V. I. MIHELSON * M. I. IALÎGHIN

PODUL AERIAN

Editura politică

V. I. MIHELSON, M. I. IALIGHIN

PODUL AERIAN

Traducere din limba rusă :
NICOLAE VRUBLEVSCHI

ORDINUL PENTRU MODIFICAREA ITINERARULUI

La 20 septembrie 1941, 12 zile după ce trupele fasciste au închis cercul blocadei Leningradului, la cererea comandantului Frontului Leningradului și a conducerii orașului Comitetul de Stat al Apărării a adoptat hotărîrea „Cu privire la organizarea legăturii aeriene de transport între Moscova și Leningrad".

Una din ultimele zile ale lui septembrie 1941. Pe aeroportul Vnukovo domnea o agitație neobișnuită. La intervale scurte aterizau nave de transport ale Grupului de aviație-Moscova cu misiune specială al Flotei aeriene civile. Se întorceau la bază de pe diferite fronturi. Virînd la capătul pistei de aterizare-decolare, PS-84 rulau ca de obicei fără grabă spre locurile de staționare... O vreme aparatele mai iradiau căldură, motoarele trosneau obosite. Se vedeau bine peticele de pe aripi, fuselaje, de pe ampenaj — urme ale gloanțelor și proiectilelor inamice. Avioanele păreau niște păsări mari, osteníte, mutilate, care au nevoie de odihnă și îngrijire.

Din aparate coborau piloți în scurte de piele uzate, cu căști de zbor, iar alții cu caschete albastre de uniformă cu „crab". Se îndreptau spre colegii sosiți cu cîteva minute înainte. La punctul de comandă, unde se adunau cu toții, își strîngeau bărbătește mîinile, se îmbrățișau, se băteau pe umeri, fumau, discutau. Mulți nu se mai văzuseră demult. Fiecare avea ceva de povestit...

— Ei, fraților, se pare că astăzi s-a strîns toată floarea Aeroflot-ului. Inima-mi spune că ne așteaptă fapte mari, a spus, apropiindu-se de piloți, Vladimir Alexandrovici Pușcinski, comandantul escadrilei a treia.

În acest grup se aflau locțiitorul lui, A. I. Semenov, comandantul escadrilei a patra, K. A. Buharov, și comandanții de navă A. A. Dobrovolski, G. S. Benkunski, A. D. Kalina.

„S-a strîns toată floarea Aeroflot-ului"... Aceste cuvinte

rostite de un aviator experimentat nu erau doar vorbe frumoase. În Grupul de aviaţie-Moscova, creat în primele zile ale războiului, fuseseră aduşi, într-adevăr, cei mai buni oameni din aviaţia civilă. Fuseseră selecţionaţi cei care îşi însuşiseră perfect tehnica de zbor pe toate aparatele aflate în dotarea aviaţiei civile, zburaseră în Arctica şi în Asia Centrală, în Kamceatka şi Ciukotka, deschiseseră noi trasee aeriene interne şi externe, zburaseră ziua şi noaptea, pe orice vreme, cei care puteau să decoleze, cum se spune, de pe o palmă şi să pună aparatul acolo unde i se ordonă.

Puşcinski făcea parte din această categorie. În iulie '41 efectuase numeroase zboruri în spatele inamicului. Prin focul războiului trecuseră şi ceilalţi piloţi.

Aviatorii îl ascultau atenţi pe Buharov. Echipajele lui ţinuseră legătura cu unităţile încercuite de fascişti în zona Smolenskului ; cu sprijinul aviatorilor ai noştri reuşiseră, luptînd, să răzbată spre răsărit. Nu o dată, după ce străpungea perdeaua de foc a inamicului, Buharov îşi aşeza aparatul în cîte o poieniţă din mijlocul sălbaticelor păduri din jurul Smolenskului. Din avion descărcau carburanţi, piese de schimb pentru tancuri, muniţie, armament, medicamente ; la înapoiere transportau răniţi. Cele mai fierbinţi sectoare ale fronturilor erau marcate pe hărţile de zbor ale lui K. A. Buharov.

Konstantin Alexandrovici Buharov comanda pe atunci escadrila a patra. Cel mai vechi pilot din aviaţia civilă, el a terminat şcoala de zbor în 1925. Timp de cinci ani a comandat la Gatcina un detaşament de vînătoare. Apoi, pînă la începutul războiului, a zburat pe diferite linii ale Aeroflot-ului. Om de înaltă cultură, pilot experimentat, Konstantin Alexandrovici era sufletul şi conştiinţa piloţilor din Grupul de aviaţie.

...Dar, indiferent despre ce discutau, toţi se gîndeau la un singur lucru — ce înseamnă această convocare pe Vnukovo, de ce li se ordonase să-şi modifice traseele de front şi să se întoarcă la Moscova... Ce se întîmplase ? Ei doar îndeplineau misiuni de mare importanţă şi fiecare avion de transport avea, cum se spune, valoarea aurului.

Aviatorii nu au avut mult de aşteptat. Nu a trecut nici o jumătate de oră de la aterizare şi au aflat că trei escadrile vor fi transferate în apropierea Leningradului.

Vrînd-nevrînd toţi au început să discute despre destinul Leningradului asediat. Situaţia din oraş era cunoscută.

De aceea, atunci cînd Buharov a început să vorbească despre iminenta mutare în apropierea Leningradului, aviatorii l-au ascultat cu toată atenţia. Cu atît mai mult cu cît puţini zburaseră în zona aceea.

— Iată-l pe Lebedev, arătă Aleksei Semenkov cu capul spre un pilot înalt care venea spre ei dinspre avionul ce tocmai aterizase. Zboară la Leningrad...

În viaţa maiorului Lebedev Leningradul ocupa un loc deosebit ; îl iubea enorm. Aici, tînărul de 16 ani din ţinutul Novgorodului devenise marinar revoluţionar, participase la Insurecţia armată din Octombrie, la apărarea Petrogradului Roşu. De aici plecase cu tovarăşii săi să se bată cu denikiniştii, fiind de patru ori rănit.

Oraşul de pe Neva l-a propulsat spre cer — în 1923 el a absolvit cursurile şcolii de piloţi militari de la Gatcina...

În acele zile ale lui septembrie '41, comandantul patrulei speciale de PS-84, maiorul A.P. Lebedev, a inaugurat linia aeriană spre Leningradul asediat de fascişti.

Apropiindu-se de colegi, Alexandr Petrovici îi salută.

— Saşa, i s-a adresat Buharov, tocmai te-ai întors de la Leningrad. Povesteşte-ne cum e acolo.

— În unele sectoare fasciştii s-au apropiat foarte mult de oraş, răspunse Lebedev. Îl bombardează cu artileria grea. Sînt multe victime. O duc greu cu alimentele. S-au introdus cartele.

— E adevărat că ai zburat la Leningrad cu generalul Jukov ? — întrebă Semenov.

— Da, răspunse Lebedev. Acum două săptămîni.

— Povesteşte cum a fost...

— Traseul este greu, periculos, Messerschmitt-urile sînt tot timpul la pîndă.

— Nu fii zgîrcit cu amănuntele, îl rugă Buharov. O să zburăm şi noi deasupra Ladogăi. Aşa că vii tocmai la timp.

Lebedev vorbi în felul lui obişnuit — încet, familiar, cu voce egală.

Şi tot atît de calm, pe un ton plin de căldură ne-a relatat şi nouă acest zbor din septembrie atunci cînd, în 1978, ne-am întîlnit în apartamentul lui din Moscova.

Alexandr Petrovici a despăturit o hartă uzată de navigaţie aeriană şi ne-a arătat itinerariile primelor lui zboruri în interiorul inelului blocadei.

— Ştiţi cum a început pentru mine dimineaţa de 10 septembrie pe aeroportul Vnukovo ?, ne-a spus Lebedev cu un zîmbet imperceptibil. De aparatul meu, care se afla pe

pista de decolare, s-a apropiat un grup de generali. Unul dintre ei, arătînd cu capul spre mine, a spus : „Iată-l și pe comandantul navei noastre — cel mai înalt dintre piloții Aeroflot-ului". Printre generali l-am recunoscut imediat pe Jukov. I-am raportat reglementar că echipajul și avionul sînt gata de zbor. Ca la o comandă, generalii și-au ridicat privirile spre cerul posomorît, acoperit de nori joși.

— „Acum, cu cît e mai rea vremea cu atît e mai bine pentru noi", le-am spus pasagerilor mei — lui Jukov și generalilor Hozin și Fediuninski.

Ulterior, am citit cu mult interes despre acest zbor în cartea lui G. K. Jukov „Amintiri și reflecții". El nota că zborul a decurs în condiții atmosferice „favorabile" : ploaie, plafon jos.

Gheorghi Konstantinovici observa corect că vremea proastă nu convenea deloc piloților de vînătoare inamici. Și, cum vremea nu s-a îmbunătățit nici atunci cînd ne-am apropiat de lacul Ladoga, am zburat fără nici o acoperire. Mai tîrziu, spre sfîrșitul zborului am luat, totuși, o patrulă de avioane de vînătoare.

Deasupra Ladogăi am zburat la altitudine mică. În apropierea lacului norii s-au împrăștiat, deasupra lui se înseninase de-a binelea, și asta neliniștea mult echipajul. Dar „uliii" controlau perfect spațiul de acces la ruta noastră. Nu apucaserăm să parcurgem nici jumătate din drumul peste lac, cînd pilotul secund, Dzugutov, a raportat că vede la orizont un grup de Messerschmitt-uri. Printr-un gest cu mîna l-am făcut să înțeleagă că și eu observasem inamicul. În acel moment, „uliii" noștri au tăiat calea Messerschmitt-urilor și au respins atacul. Deasupra noastră s-a încins o luptă, dar nu am putut-o urmări — ne-am continuat drumul spre Leningrad. Alte complicații nu am mai avut. Am aterizat pe Komendantski. În urma noastră au aterizat „uliii". Despre lupta aeriană am aflat de la piloții de vînătoare — fasciștii pierduseră trei aparate.

Cînd i-am relatat toate acestea lui Gheorghi Konstantinovici, mi-a strîns mîna în tăcere. Ochii lui parcă spuneau : „E-n ordine. Vi s-a încredințat o misiune de luptă și a trebuit s-o îndepliniți. Cum ? Știți voi mai bine".

Ulterior, mareșalul Uniunii Sovietice G. K. Jukov relata astfel în memoriile sale încheierea zborului : „Deasupra lacului am zburat razant... urmăriți de două Messerschmitt-uri. După cîtva timp am aterizat cu bine pe aeroportul Komendantski din oraș".

...A doua zi dimineață, pe aeroportul Vnukovo, comandantul Grupului de aviație-Moscova, V. M. Korotkov, și comisarul lui, I. M. Karpenko, au convocat personalul de zbor. S-a dat citire hotărîrii Comitetului de Stat al Apărării cu privire la organizarea legăturii aeriene de transport între Moscova și Leningrad.

De-abia acum aviatorii au înțeles și au simțit pe deplin ce muncă neobișnuită îi aștepta.

Locotenentul major A. Semenkov, locțiitorul comandantului escadrilei a treia, care a vorbit în numele celor prezenți, a fost deosebit de laconic. El n-a rostit decît o frază :

— Acest document este pentru noi un ordin al Patriei și el va fi executat...

Imediat după consfătuire, șeful secției politice a Grupului de aviație, I. K. Poteriailo, i-a instruit pe comandanți, comisari, locțiitorii de comandant și pe secretarii organizațiilor de partid ale escadrilelor asupra organizării cît mai rapide a unei legături aeriene de transport între Leningrad și țară efective și trainice. O atenție deosebită, a subliniat Poteriailo, trebuie să se acorde în munca politică de partid îndeplinirii hotărîrii Comitetului de Stat al Apărării al U.R.S.S. În acest sens se impunea mobilizarea tuturor forțelor și a resurselor interne.

Multe griji avea în acele zile comisarul Grupului de aviație, Iosif Mihailovici Karpenko, care fusese trimis urgent la Vologda. În ordinul primit de I. M. Karpenko și semnat de general-maior de aviație G. A. Vorojeikin, șeful statului major al Forțelor aeriene militare ale Armatei Roșii și de general-maior de aviație V. S. Molokov, șeful Direcției generale a Flotei aeriene civile, se spunea :

„Tovarășul Karpenko Iosif Mihailovici, comisarul Grupului de aviație-Moscova cu misiune specială al Flotei aeriene civile, în conformitate cu hotărîrea Comitetului de Stat al Apărării al U.R.S.S. din 20 septembrie 1941 este împuternicit-responsabil al Direcției generale a Flotei aeriene civile pentru organizarea zborurilor avioanelor PS-84 la Leningrad și retur.

Toate cererile tovarășului Karpenko legate de asigurarea securității zborurilor avioanelor PS-84 și ordinele lui privind organizarea acoperirii de către avioanele de vînătoare sînt obligatorii pentru comandanții subunităților de vînătoare atașate ale Forțelor aeriene militare ale Armatei Roșii".

După ce a sosit la Vologda, I. M. Karpenko s-a adresat comandantului garnizoanei în a cărei administrare se aflau importante rezerve de alimente pentru aprovizionarea trupelor de pe fronturile Leningradului, Volhovului și altele.

— Comandantul garnizoanei — își amintește Karpenko — mi-a dat tot sprijinul. A ordonat transportarea încărcăturii gata ambalate la aeroport, a stabilit echipele de ostași pentru încărcarea și descărcarea avioanelor, în general, a făcut tot ce era necesar pentru ca Leningradul asediat să primească cît mai repede bunurile de importanță vitală pentru el.

A doua zi, pe aeroportul din Vologda a fost adusă o încărcătură de o sută de tone. Pentru transportarea ei în orașul asediat au fost trimise din Moscova toate avioanele în stare de funcționare — la început peste 30, iar apoi pînă la 50 de aparate.

Zborurile primelor grupuri de avioane de transport de la Vologda la Leningrad au scos la iveală eficiența redusă a acestor curse aeriene de transport atît de lungi. I. M. Karpenko l-a informat telegrafic în acest sens pe comisarul de regiment M. F. Kartușev, prim-adjunct al Direcției generale a Flotei aeriene civile, și a propus indicarea unor aeroporturi situate mai aproape de Leningrad. Întors la Moscova, I. M. Karpenko a primit împuternicirile necesare și a plecat împreună cu colonelul S. N. Șarîkin pe Frontul Leningradului, în zona Volhov-Tihvin. Ei au ales aerodromurile de la Novaia Ladoga, Sibențe, Hvoinaia și Podborovie. Odată obținut acordul Forțelor aeriene militare, escadrilele Grupului de aviație-Moscova cu misiune specială al Flotei aeriene civile au fost transferate pe Frontul Leningradului și au început să efectueze de pe aceste aerodromuri zboruri în oraș.

La scurtă vreme, I. M. Karpenko zbura din nou pe Frontul Leningradului. Acum avea misiunea de a stabili o acoperire asigurată de avioane de vînătoare. Comisarul Grupului de aviație s-a întîlnit cu colonelul I. P. Juravlev, Erou al Uniunii Sovietice, comandantul grupului operativ al Forțelor aeriene militare de pe Frontul Leningradului și a rezolvat și această problemă.

Se concentrau în continuare forțe destinate traseelor aeriene ale orașului asediat.

La sfîrșitul lui septembrie, transporturile aeriene erau asigurate integral de Grupul nordic special al aviației civile. Comandant al grupului fusese numit A. A. Lavrentiev,

comisar — V. P. Legostin, şef de stat-major — I. G. Jigalev, iar inginer-şef — G. I. Moskvin.

Nucleul acestui grup l-a constituit detaşamentul 31 de aviaţie care avea puţine avioane de transport. După cîteva zile, printr-o hotărîre a Consiliului militar al Frontului Leningradului, în subordinea operativă a comandamentului Grupului nordic special vor trece PS-84 din cadrul Forţelor aeriene militare ale Frontului, ale Flotei din Baltica, precum şi detaşamentul special baltic al aviaţiei maritime.

Acest detaşament s-a instalat la gurile rîului Volhov, pe malul stîng. Avea în dotarea sa hidroavioane MBR-2. Detaşamentul efectua transporturi urgente de carburanţi, muniţii, armament pentru trupele aflate pe poziţii de apărare la sud de lacul Ladoga. În primele săptămîni ale blocadei aceste aparate au transportat la Leningrad diferite încărcături.

Printre primii care au străbătut noul traseu aerian s-au numărat, afară de aviatorul moscovit Alexandr Lebedev, piloţii Grupului nordic special de aviaţie Konstantin Novikov, Vasili Litvinov, Mihail Nikiforov. La început, ei traversau Ladoga în zona Schlisselburgului, apoi, pe măsură ce trupele fasciste se apropiau de malul sudic, zburau pe trasee mai nordice traversînd lacul de la Kobona la Morriin Nos şi Uglovo.

În acele zile nimeni nu ştia cît va dura blocada. În septembrie au efectuat cîteva zboruri de legătură cu Leningradul aviatorii din regimentul 7 de bombardiere grele, al cărui comandant era V. I. Labudev, iar comisar — comisarul de batalion A. I. Povaleaev. Ei se vor angaja integral în cursele podului aerian doar în noiembrie 1941, cînd situaţia la Leningrad se va îmrăutăţi considerabil, iar Flota aeriană civilă va ordona dublarea cantităţii zilnice de alimente transportate la Leningrad.

Aici şi-au făcut datoria şi învechitele avioane transportoare de bombe TB-3, transferate în majoritate din forţele aeriene militare în Flota aeriană civilă, unde au fost denumite G-2 şi utilizate masiv la transportul de mărfuri pe multe linii.

Folosirea aparatelor TB-3 pentru zboruri în condiţii de front a fost o măsură forţată, dictată de lipsa acută de avioane de transport. Trebuia să se aibă în vedere că în 1941 zborurile periculoase deasupra Ladogăi pe asemenea aparate învechite, greoaie, încete şi nemanevrabile puteau

fi efectuate numai de oameni curajoşi şi neînfricaţi, pe care sîntem îndreptăţiţi să-i considerăm eroi ai Marelui război pentru apărarea patriei.

Atunci, acestui regiment i-a fost trimisă în ajutor escadrila a 39-a de bombardiere grele cu următoarea conducere: comandant — căpitanul I.S. Agranovski, comisar — comisarul de batalion A.G. Hatin, navigator — căpitanul A.S. Rjepeţki, inginer — inginerul militar de rangul doi E.E. Novikov.

Organizarea podului aerian impunea protejarea temeinică a avioanelor de transport. Pentru escortarea lor au fost detaşate din rezerva Marelui Cartier General trei regimente de vînătoare cu efectiv complet.

Primul sosit de la Moscova a fost regimentul 127. Cu cîteva ore înainte de transferarea pe Frontul Leningradului, comandantul acestui regiment, maiorul V. V. Puzeikin, a fost chemat de urgenţă la statul-major al diviziei, unde i s-a ordonat să plece cu regimentul lîngă Tihvin, pe aeroportul de campanie de la Kaivaksa, pentru executarea unei misiuni de luptă — însoţirea avioanelor de transport în Leningradul încercuit.

În primele zile ale lui octombrie i-a urmat regimentul 286 de vînătoare, dislocat de lîngă Voronej şi comandat de maiorul P. N. Baranov.

Pentru însoţirea caravanelor de transport în coridorul aerian Leningrad—Pămîntul cel Mare (restul teritoriului Uniunii Sovietice. — *Nota trad.)* au fost trimise şi alte regimente de vînătoare ale Forţelor aeriene militare de pe Frontul Leningradului, precum şi piloţi din regimentele de aviaţie maritimă 5 şi 13 din componenţa brigăzii de vînătoare a Forţelor aeriene militare ale Flotei baltice (comandant de brigadă — locotenent-colonelul I. G. Romanenko, Erou al Uniunii Sovietice). Regimentul 5 de vînătoare era comandat de colonelul P. V. Kondratiev, Erou al Uniunii Sovietice, iar regimentul 13 — de locotenent-colonelul B. I. Mihailov.

Spre sfîrşitul lui noiembrie '41 acestor două regimente li s-a alăturat un al treilea — regimentul 154.

Acest regiment era în refacere. Aviatorii se antrenau pe aparate noi — avioanele americane de vînătoare Tomahawk.

Aşa stăteau lucrurile atunci cînd a început concentrarea forţelor pentru realizarea integrală a legăturii aeriene de transport cu Leningradul.

Documentele epocii, numeroase materiale atestă clar atenția, operativitatea, ajutorul și grija manifestate de întreaga țară față de orașul asediat al lui Lenin.

Este relevant faptul că hotărîrea Comitetului de Stat al Apărării se referea nu numai la personalul aviației de transport și vînătoare (forța principală a legăturii aeriene a orașului supus blocadei), ci și la numeroase subunități terestre și diferite organizații. Și, înainte de toate, la constructorii de aerodromuri din perimetrul Leningradului, ca și din afara lui.

În timp ce navele de transport și aviatorii din escortă primeau ordin de modificare a itinerarului și de deplasare pe Frontul Leningradului, se schimba și sarcina de luptă a militarilor din detașamentele de construcții.

Aerodromul Komendantski, unde aterizau avioanele de transport, se afla sub focul artileriei inamice. Fasciștii îl bombardau zi și noapte, urmărind să scoată din funcțiune cît mai multe aparate. De aceea, în septembrie, sub un camuflaj eficace, nu departe de stația de cale ferată Rjevka, a început construcția unui nou aerodrom — Smolnoe. În documente el apare sub indicativul 0988. El a devenit una din principalele baze ale avioanelor de transport. Eroi necunoscuți — sute de fete și băieți din premilitărie, originari din Pskov, Novgorod, Luga, Borovici, au alcătuit osatura detașamentelor de militari constructori, transferați urgent la începutul lui septembrie la Leningrad de pe istmul Kareliei, la Rjevka și la alte obiective.

Prin eforturile lor, într-un interval extrem de scurt, au apărut aerodromul Smolnoe și alte baze ale navelor de transport. Comandant al aerodromului Smolnoe a fost numit fostul șef al bazei aeriene Șosseinaia, M. I. Țeitlin.

Sub conducerea Comitetului de Stat al Apărării, a Comitetului regional Leningrad al partidului, a Consiliului militar al Frontului Leningradului s-a consolidat linia de comunicații a orașului asediat născută în zilele lui septembrie 1941 și transformată într-o arenă de dure încleștări aeriene.

PRIMA „RÎNDUNICĂ"

„Se ordonă comandantului detașamentului nr. 3 din Grupul de aviație-Moscova cu misiune specială al Flotei aeriene civile, tovarășului

Puşcinski V.A. ca, în conformitate cu hotărîrea Comitetului de Stat al Apărării U.R.S.S. din 20 septembrie 1941, să organizeze şi să îndeplinească misiuni speciale pe aviaanele PS-84 staţionate pe aerodromul Hvoinaia.

Toţi comandanţii garnizoanelor Forţelor aeriene militare ale Armatei Roşii vor acorda tavarăşului Puşcinski tot concursul pentru îndeplinirea misiunii încredinţate.

Şeful statului major al
Forţelor aeriene militare
ale Armatei Roşii,
general-maior de aviaţie
(G. A. Vorojeikin)

Şeful Direcţiei generale a
Flotei aeriene civile,
general-maior de aviaţie
(V. S. Molokov)".

Pe atunci, Vladimir Alexandrovici Puşcinski avea 30 de ani, dar pe petliţele albastre ale vestonului său străluceau deja tresele din email roşu de căpitan — grad deloc comun în acea vreme. Raglanul de piele cădea ca turnat pe statura lui zveltă. Tunsoarea scurtă scotea în evidenţă faţa-i bărbătească. Privirea directă şi deschisă a ochilor căprui, liniile precis conturate ale gurii şi bărbiei trădau forţa interioară a unui om cu caracter ferm, a unui om voluntar. În acelaşi timp, era modest şi chiar timid. Colegii credeau în el şi ştiau că pe un asemenea om te poţi bizui şi la bine şi la rău.

Vladimir Alexandrovici Puşcinski avea o bogată experienţă de zbor. În aviaţie îl adusese pasiunea pentru sport, pentru automobilism. Tînărul lăcătuş, care lucra la un garaj auto, era un excelent sportiv. În anii '30 juca polo pe apă în selecţionata Moscovei. A ocupat locuri fruntaşe în competiţii de înot unionale. În 1933 a terminat cu rezultate bune şcoala medie tehnică de aviaţie de la Saratov, iar în 1935 — şcoala de piloţi din Tambov a Flotei aeriene civile. Drumul spre aviaţie era deschis. Fidel pasiunii pentru tehnică, Puşcinski a lucrat ca mecanic-pilot în Kazahstan, iar apoi a zburat pe ruta Moscova—Harkov. În timpul campaniei finlandeze din 1939—1940, a transportat reprezentanţi ai Comandamentului Armatei Roşii, răniţi, armament, muniţie. Mai tîrziu, îl vom afla lucrînd dincolo de Cercul polar. Izbucnirea războiului îl găseşte în secţia de zbor a Direcţiei generale a Flotei aeriene civile ; ca pilot-instructor cls. I, instruia piloţii pentru zborul de noapte, în Caucazul de Nord. În primele luni ale conflagraţiei a executat zeci de zboruri de luptă în spatele inamicului, a

aprovizionat cu muniții și carburanți unitățile și subunitățile noastre, a făcut legătura cu detașamente de partizani și grupuri clandestine.

La începutul războiului este numit comandant de escadrilă. Și iată că acum Comandamentul îi încredințează lui Vladimir Pușcinski misiunea de a organiza zborurile navelor aeriene în Leningradul asediat. Ca toți aviatorii, Pușcinski era obișnuit cu surprizele. Dar în ziua aceea de septembrie, cînd a primit din mîinile comisarului Grupului de aviație ordinul, era stăpînit de o puternică emoție. Comandantul detașamentului realiza ce răspundere enormă apăsa pe umerii lui.

În aceeași zi, cu aceleași sentimente primeau ordinele respective alți cinci tovarăși de luptă ai lui Pușcinski — comisarul escadrilei lui, I.S. Bulkin, comandanții de escadrilă K. A. Buharov, S. N. Șarîkin, comisarii lor — M. M. Komarov și D. S. Goncearenok.

Plecarea detașamentului lui Pușcinski pe Frontul Leningradului, stabilită pentru sfîrșitul lui septembrie, nu a avut loc. La 30 septembrie trupele germano-fasciste și-au reluat ofensiva asupra Moscovei. Orelul a fost grav lovit, și aproape toate forțele Grupului de aviație-Moscova au fost mobilizate pentru a transporta un grup de desant aero în zona Orelului. Cu cîteva zile înainte de aceasta, la ordinul expres al Comandamentului, V.A. Pușcinski efectuase un zbor de noapte de la Kiev în zona Ostrava. Decolase în amurg de pe un aerodrom neamenajat pentru zborurile lui PS-84. Pe parcurs avionul a nimerit într-o zonă cu furtuni. Au zburat orbește, fără repere și fără radio. În această misiune, experiența zborurilor de noapte, a anilor de pilotaj a fost salvatoare.

Pușcinski a îndeplinit ordinul de luptă — a transportat parașutiști cercetași în Cehoslovacia și s-a întors cu bine la Vnukovo.

Aici îl aștepta ordinul de transferare pe Frontul Leningradului.

Pușcinski proiecta mintal zborul, cînd de el s-au apropiat comisarul I.S. Bulkin și comandantul de navă G. S. Benkunski.

— În ce stare se află aparatul, Gheorghi Stanislavovici ?, a întrebat Pușcinski.

— Normală.

— Echipajul este la post ?

— Sînt toți pe aerodrom.

— Atunci facem așa, a spus Pușcinski calculînd ceva în minte. Adună echipajul și plecați chiar astăzi la Hvoinaia. Eu voi pleca cu escadrila mîine dimineață. Așteptați-ne la amiază. Cum sosiți, dați-ne de știre...

— Vladimir Alexandrovici, cred că și eu trebuie să plec cu Benkunski, a propus I. S. Bulkin.

— Bine ! a aprobat Pușcinski. Mergi la Hvoinaia la primul secretar al Comitetului raional de partid. Cred că el este informat. Ah, era cît p-aci să uit, a adăugat el luîndu-și rămas bun de la echipaj, prezentați-vă neapărat la comandantul garnizoanei, colonelul Juravlev. El comandă un grup al Forțelor aeriene militare ale Frontului, știe despre transferarea noastră...

* * *

O dată cu norii plumburii, joși, deasupra Hvoinei se lăsa amurgul. Dinspre pădurea de brad, ce se întindea pînă la marginea așezării, venea miros de rășină și ciuperci, de mușchi și cetină putredă, de ierburi de pădure.

August și septembrie fuseseră bogate în ciuperci. Tocmai ce trebuia, în special în acele zile, cînd valurile de evacuați și refugiați din zonele din apropierea frontului se abătuseră asupra micii așezări din pădure. Oamenii trebuiau hrăniți, iar alimentele nu ajungeau. În acele zile, cei din Hvoinaia au adus la bucătăriile punctelor de distribuire a hranei coșuri și găleți pline cu ciuperci.

O dată cu apropierea nopții, așezarea se potolea treptat. Se instalase liniștea și în casa de lemn cu două nivele de pe strada Krasnoarmeiskaia în care se afla sediul Comitetului raional de partid. Se putea spune că primul secretar Evgheni Ivanovici Zverev se mutase în cabinetul lui din sediu. Ce-i drept, acolo nu-l prea găseai, căci era mai tot timpul pe teren. Și mai rar trecea pe acasă, deși era la doi pași de sediu. În cabinet, după o perdea era un pat de campanie, dar de dormit nu prea era timp.

Cînd întunericul nopții a învăluit așezarea, Zverev a rămas, în sfîrșit, singur. În liniștea adîncă, l-a cuprins dintr-o dată oboseala. A străbătut încăperea, și-a luat prosopul și a ieșit pe coridor. După ce s-a înviorat cu apă de la robinet, s-a întors în cabinet.

Aceste momente de tihnă erau rare, de scurtă durată, și tocmai de aceea Zverev le aprecia foarte mult. Puteai

să analizezi liniștit ziua care se scurgese, să parcurgi fără grabă însemnările din blocnotes, să chibzuiești cum să rezolvi cutare sau cutare chestiune. Problemele urgente nu-i dădeau pace nici în ceasurile liniștite ale nopții. Evgheni Ivanovici își făcea note, formula ordine și dispoziții pe care dimineața urmau să le primească activiștii Comitetului de partid.

Se apropia miezul nopții. Brusc a început să sune strident telefonul. Zverev a luat receptorul :

— Nu dormi, Evgheni Ivanovici ?, a auzit el vocea cunoscută a lui N. V. Soloviev, președintele Comitetului Executiv regional Leningrad. Am o veste importantă. Aproape întregul Aeroflot zboară de la Moscova spre voi...

— Asta ce mai e, o glumă ?, a întrebat Zverev.

— Nici unuia, nici altuia nu ne prea arde acum de glume, Evgheni Ivanovici, a răspuns Soloviev. Așa că, întîmpină-ți oaspeții ! Ei vor transporta de lá voi la Leningrad alimente, iar la înapoiere — oameni. În acest sens am primit o hotărîre a Comitetului de Stat al Apărării. Stalin însuși se ocupă de această chestiune.

— E o noutate !, a rostit printre dinți Zverev.

— Da, o noutate, răspunse Soloviev. Mîine pleacă spre tine de la Tihvin Grigori Grigorievici Vorotov, președintele Comisiei noastre regionale pentru conducerea raioanelor din nord-est. De la el vei primi instrucțiuni amănunțite în legătură cu această chestiune.

Din această scurtă discuție nocturnă, Zverev a înțeles că Hvoinaia va deveni principala bază aeriană a Leningradului aflată dincolo de inelul blocadei. „Ia te uită ce întorsătură au luat lucrurile", își spuse.

Cînd în iulie la Hvoinaia și-au făcut apariția constructorii aerodromului, Zverev nici nu-și putea măcar imagina ce va urma.

Evgheni Ivanovici s-a aplecat asupra hărții raionului și a început să examineze punctele marcate cu steguleț, unde în cursul a trei săptămîni din prima lună de război au fost construite aerodromuri cu pistă naturală. Pe atunci nu prea vedea necesitatea unor asemenea terenuri de aterizare. „Ce rost au ele aici în adîncul pădurii ?, gîndea Zverev. Oricum războiul n-o să dureze mult. Degeaba o să defrișăm sute de hectare de lemn bun pentru construcții..."

Reicse că nu degeaba vorbea pînă răgușea I. M. Altșult, șeful șantierului, despre importanța accelerării construc-

ţiei aerodromurilor, nu degeaba cerea el cu insistenţă Comitetului raional oameni, transport hipo, tractoare. Acum aici va fi baza aeriană.

„Baza aeriană !" Deocamdată acest cuvînt nu-i spunea prea mult lui Zverev. Un lucru era clar — va fi mult de lucru.

Într-adevăr, nu trecea o zi şi, asemenea unei avalanşe, noi şi noi probleme se abăteau asupra autorităţilor locale : mobilizarea, organizarea instrucţiei generale, organizarea detaşamentelor de partizani, selecţionarea şi trimiterea oamenilor la construirea valurilor de apărare, amplasarea spitalelor, primirea şi repartizarea evacuaţilor, organizarea punctelor de distribuire a hranei, construirea de drumuri, formarea detaşamentelor pentru capturarea cercetaşilor, diversioniştilor şi a aviatorilor fascişti de pe aparatele doborîte. Şi pe lîngă toate acestea te asaltau treburile curente : strînsul recoltei, achiziţiile, pregătirea fondului de seminţe, munca de partid cotidiană. Zverev înţelegea că amplasarea în raion a unei baze aeriene prin care vor tranzita încărcăturile la Leningrad şi de aici spre Pămîntul cel Mare va schimba complet ritmul de viaţă al Hvoinei, al întregului raion. Aşadar, avioanele vor transporta de la ei alimente în Leningradul izolat de ţară şi vor aduce de acolo oameni.

Cît priveşte primirea şi cazarea oamenilor, aceasta devenise de mult un lucru obişnuit. În iunie raionul Hvoinaia a primit aproape 30 000 de copii leningrădeni. Atunci, nici lui Zverev, nici lui Sergheev nu le-a fost uşor, dar le-au venit în ajutor locuitorii aşezării, toată populaţia raionului. Mulţi au luat copii în familiile lor, pe cei orfani i-au înfiat.

Dar în privinţa transportului alimentelor, lucrurile nu-i erau prea clare. Ce cantităţi şi ce fel de alimente vor fi necesare zilnic ? Ştia că depozitele din gări erau pline de alimente aduse din spatele frontului. Vor fi oare şi în viitor aduse cu regularitate din alte regiuni ?

Muncit de aceste gînduri, l-a sunat pe Sergheev, i-a relatat discuţia cu Soloviov şi l-a rugat ca a doua zi dimineaţă să se ocupe de sosirea avioanelor de transport, să strîngă date despre alimentele aflate în depozitele de pe teritoriul raionului.

Zverev dădea dispoziţii, dar în permanenţă era stăpînit de un sentiment de nelinişte. Aştepta schimbări...

În cursul nopţii cerul s-a limpezit şi s-a luminat din-

tr-o dată. Vîntul şi-a schimbat direcţia prevestind vreme bună. Imediat după micul dejun, a avut o convorbire cu comandantul garnizoanei, colonelul I. P. Juravlev. Acesta i-a confirmat iminenta sosire a escadrilei de la Moscova, i-a relatat pe scurt hotărîrea Comitetului de Stat al Apărării şi a observat în treacăt că Tihvinul începuse transporturile la Leningrad.

— La ei acţionează cu toate forţele o escadrilă din Moscova.

Zverev i-a telefonat imediat lui I. M. Podgorski, secretarul Comitetului raional de partid Tihvin.

— Mihail Ivanovici, la voi acţionează aviatori din Moscova. Spune-mi ce transportă la Leningrad ?

— Puşti, mitraliere, automate, dar acum, în principal, alimente — unt, brînză, afumături, carne...

„Trebuie să întocmim o evidenţă strictă a tuturor alimentelor", hotărî Zverev, şi fără să vrea începu să se gîndească la evenimentele din ultimele luni. În mintea lui ele erau ordonate într-un sistem de acţiuni deliberate şi planificate : şi crearea Comisiei Comitetului regional de partid pentru conducerea raioanelor din nord-est, şi construirea aerodromurilor de campanie care s-au dovedit atît de necesare, şi repartizarea animalelor evacuate trimise în raionul respectiv, şi transporturile intense de alimente din spatele frontului la staţiile de cale ferată şi în zona aerodromurilor.

În aceeaşi zi la Hvoinaia a sosit de la Tihvin G. G. Vorotov, secretar al Comitetului regional de partid Leningrad, preşedintele Comisiei Comitetului regional pentru conducerea raioanelor din nord-est. Înainte de toate, l-a rugat pe Zverev să-i raporteze despre rezervele de alimente. Apoi au plecat împreună la Casa de cultură, unde au hotărît să-i cazeze pe aviatorii din Moscova. Pe aerodrom au inspectat clădirea destinată punctului de comandă, bordeiul amenajat pentru cantina personalului de zbor, terenul afectat aerodromului, reflectînd la o cît mai judicioasă amplasare a navelor grele de transport. Vorotov a plecat numai atunci cînd s-a convins că Hvoinaia este gata să-i primească pe aviatorii din Moscova şi să asigure transportul neîntrerupt al alimentelor necesare Leningradului.

Prins cu toate aceste treburi, Zverev nici n-a observat cum a trecut ziua. După ce şi-a luat rămas bun de la Vorotov, s-a întors la Comitetul raional.

Vremea era încîntătoare. Pe cerul albastru pluteau nori diafani. O adiere proaspătă legăna vîrfurile pinilor. Ieşind din codrul de pini, Evgheni Ivanovici admira soarele la apus, care împurpura frunzişul îngălbenit al mestecenilor şi prefăcea plopii în adevărate făclii. Cuprinse cu privirea aşezarea, căsuţele strălucind de curăţenie, livezile, grădinile. Ici şi colo se fuduleau scorușii, grei de povara ciorchinilor purpurii.

Toamna îl umplea de bucurie pe Zverev. În pofida războiului, a lipsei de oameni strînseseră de pe ogoarele raionului o recoltă bogată.

La sediu îl aşteptau treburi urgente. Peste vreo oră şi jumătate un uruit din ce în ce mai puternic îl obligă să iasă în stradă.

Deasupra aşezării se rotea un avion de pasageri.

„Să fie cei de la Moscova ? Aşa de repede ?“ îi trecu prin minte lui Zverev, şi cu paşi hotărîţi porni spre aerodrom.

Avionul făcu un al doilea tur. Comandantul navei, Benkunski, hotărîse ca, înainte de a ateriza, să cerceteze mai atent aerodromul pe care a doua zi urma să primească escadrila.

Pista era prea scurtă pentru navele grele de transport. După rulajul la aterizare aparatul se opri la vreo zece metri de un codru de pini care ajungea pînă în marginea cîmpului de zbor.

„Da, e prea puţin spaţiu. O greşeală cît de mică şi ai şi început să numeri pinii. Pista va trebui lungită“, medita comandantul navei.

Rulînd chiar pînă la marginea pădurii, pînă la cîţiva metri de bordeie, Benkunski opri motoarele şi, împreună cu comisarul, ieşi din navă.

— Să procedăm, Gheorghi Stanislavovici, aşa cum am stabilit, spuse Bulkin. Mergem mai întîi la Comitetul raional, iar apoi la comandantul garnizoanei.

— Vitali ! îl strigă Benkunski pe mecanicul de bord Iaroţki.

— Noi plecăm la „şefi“. Cercetează cu băieţii aerodromul. Vedeţi unde putem stabili locurile de staţionare.

După ce părăsiră aerodromul şi o porniră pe cărarea bătătorită ce ducea spre aşezare printr-o rarişte de pini, Benkunski şi Bulkin văzură venindu-le în întîmpinare un bărbat de vîrstă mijlocie.

— Veniţi de la Moscova ? — îi întrebă acesta.

— Da, răspunse Bulkin, examinîndu-l pe necunoscut.

— Atunci să facem cunoştinţă. Zverev. Secretarul Comitetului raional de partid Hvoinaia... E război : să prezentăm reciproc actele... Zverev arătă primul legitimaţia.

Aviatorii făcură acelaşi lucru.

Zverev citi de cîteva ori împuternicirea comisarului şi i-o înapoiă cu grijă lui Bulkin, spunîndu-i :

— Impunător document.

Secretarul Comitetului raional de partid le strînse mîna. Aviatorii l-au îndrăgit imediat pe omul acesta nu prea înalt, bine legat, lat în umeri, cu o faţă deschisă şi ochi vioi.

Cîtva timp au mers în tăcere. În rarişte era răcoare şi linişte. De o parte şi de alta a cărării se aşternea ca un covor moale muşchiul alb şi pufos, iar din loc în loc tronau, ca nişte cercuri magice, familii întregi de ciuperci specifice codrilor de răşinoase. Cerul începuse din nou să se acopere cu nori, care coborau tot mai jos creînd impresia că asupra pădurii s-a lăsat amurgul...

— Iată ce înseamnă aviaţia ! — spuse Zverev. Astă noapte au telefonat de la Leningrad, iar acum iată-vă aici.

Deşi, ca şi aviatorii, secretarul Comitetului raional era obişnuit cu tot felul de surprize, nu se aştepta însă ca prima „rîndunică" moscovită să apară atît de repede.

— Dar cînd ne aşteptaţi ? — întrebă Bulkin, observînd nedumerirea de pe faţa secretarului Comitetului raional.

— Sincer vorbind, nu mai devreme de două-trei zile.

Aviatorii se priviră surprinşi...

Prinzîndu-le privirile, Zverev li se adresă acum pe un alt ton, tonul sigur al gospodarului :

— Nu trebuie să vă neliniştiţi. S-a făcut mult. Iar dacă ceva nu s-a făcut, cred că mai avem timp la dispoziţie.

— Escadrila va sosi mîine, spuse Bulkin.

Secretarul îi invită pe aviatori la Comitetul raional, unde după scurt timp apăru şi I. S. Sergheev, preşedintele Comitetului executiv raional.

După vreo oră cabinetul secretarului se transformase într-un adevărat stat-major. Unul după altul intrau oameni care primeau sarcini urgente.

Pregătirile pentru primirea escadrilei de aparate PS-84 se desfăşurau în ritm alert.

Pe aerodrom activitatea era în toi. Ostaşii din batalionul de întreţinere, fetele şi băieţii din clasele superioare, trimişi de Comitetul raional al Comsomolului, cărau pă-

mînt și argilă, nivelau pista, tăiau tufișurile și pomii de pe terenul unde urmau să staționeze avioanele. Se amenajau adăposturi simple pentru oameni, avioane și materiale.

La Casa de cultură fetele pregăteau camerele în care urmau să fie cazați aviatorii.

M. T. Zaițev, președintele Sovietului din Hvoinaia, se îngrijea de amenajarea cantinei, frizeriei, băii și magazinului, destinate personalului de zbor.

G. A. Tihonov, secretar al Comitetului raional de partid, și F. E. Jiliţkaia, secretar al Comitetului raional al Comsomolului, completau brigăzile tinerilor constructori, ale muncitorilor de la aerodrom și ale pazei militarizate a avioanelor și alimentelor. Comsomoliștii din clasele superioare au hotărît să dea un concert cu ocazia sosirii aviatorilor. Una dintre fete și-a exprimat timid și o dorință :

— Și pe urmă să dansăm. Băieții din fanfara feroviarilor vor cînta cu plăcere.

...A doua zi, dis-de-dimineață, Benkunski și Bulkin s-au prezentat din nou la primul secretar al Comitetului raional. După o convorbire cu Moscova pe fir secret, Bulkin i-a raportat lui Zverev :

— Escadrila noastră decolează peste o oră. La prînz va fi la Hvoinaia.

O SUTĂ DE MINUTE DE RISC

La 14 octombrie 1941, V.M. Korotkov, comandantul Grupului de aviație-Moscova cu misiune specială, i-a raportat lui V.S. Molokov, șeful Direcției generale a Flotei aeriene civile că a repartizat șase escadrile de transport pentru a aduce din Leningradul asediat la Tihvin și la Moscava muncitori de la uzinele de armament și diverse materiale și pentru a aproviziona cu alimente orașul de pe Neva. Escadrilele a treia și a patra au fost transferate în raionul Hvoinaia, a șasea — lîngă Tihvin. Escadrilele întîia, a doua și a șaptea vor avea baza la Moscava.

Trecuse de mult de miezul zilei cînd, din norii compacți, și-au făcut apariția deasupra Hvoinei navele grele de transport. Evoluînd în lanț, ele au început să se pregătească pentru aterizare. Escadrila lui V. A. Pușcinski se întorcea dintr-o cursă obișnuită de la Leningrad.

După aterizare, avioanele au rulat spre partea stîngă a aerodromului, unde, în pădurea de pini, în clădirea unui

fost sanatoriu de copii, era instalat un spital evacuat. În acea zi, PS-84 aduseseră din Leningrad muncitori de la uzina „Kirov" și circa o sută de soldați și ofițeri răniți.

Cînd comandantul escadrilei a coborît din avion și-a dat seama — ca, de altfel, și ceilalți aviatori — cu cîtă nerăbdare și îngrijorare erau așteptați aici.

La locurile de staționare a navelor se adunaseră aproape toți cei ce lucrau pe aerodrom. De Pușcinski s-a apropiat Semenkov. Printre cei prezenți aviatorii au văzut și cunoscuți.

— Ia uite, Vladimir Aleksandrovici, a exclamat Semenkov, gazda mea a venit cu puștii !...

— Într-adevăr s-a strîns întreaga Hvoinaia.

Aviatorii au fost înconjurați de fetele din echipa sanitară. În ochi le citeai curiozitatea. Evident, vroiau să-i întrebe despre zborul la Leningrad. Dar timpul presa, nu era vreme de taclale.

O fetișcană vioaie, mică de statură, nu s-a putut abține și a întrebat :

— E greu în cer ?

Iar în ochi îi citeai vorbele nerostite: „S-au întors toți?"

— Ceru-i cer, albastru. Am zburat normal. Uite, sînt vii și zdraveni.

— Dar pe tine cum te cheamă, isteață ? — a întrebat-o comandantul escadrilei.

— Rimma.

După ce și-a spus numele, fata ar fi vrut să mai zică ceva... Desigur, aviatorii nu avéau de unde ști ce chef avea Rimma Neceaeva să-i invite pe ei — tineri și simpatici — la dans, invitație de care au luat cunoștință mai tîrziu.

— Cînd primele PS-84 au zburat de la Hvoinaia la Leningrad, noi, cei care lucram pe aerodrom, i-am condus pe aviatori cu multă neliniște în inimi. Căci cum-necum ei trebuiau să treacă prin cercul blocadei, ne povestea Rimma Modestovna Neceaeva, învățătoare la școala primară care acum se afla acolo unde în timpul războiului se instalase spitalul evacuat. Iar cînd aviatorii s-au întors, bucuria noastră nu mai cunoștea margini.

Pînă la întoarcerea lor la Hvoinaia au trecut cîteva zile, timp în care multe dintre fetele noastre își pierduseră și liniștea și somnul — se îndrăgostiseră. E adevărat, își ascundeau cu multă grijă sentimentele. Cînd aviatorii plecau în cursă și își luau rămas bun, unele dintre noi nu se ab-

ţineau şi începeau să plîngă — unele pe faţă, altele pe ascuns. Plîngeam şi cînd se înapoiau. Dar atunci de bucurie.

Ziua aceea a fost pentru noi şi veselă şi tristă. Avioanele aduseseră mulţi răniţi. Un aviator, bandajat de la cap pînă la călcîie, era însoţit de un tînăr locotenent.

— E pilot de vînătoare, comandantul meu, a spus emoţionat locotenentul. Mi-a salvat viaţa, iar eu...

Cu degetele tremurînde a scos o ţigară din pachet şi a aprins-o. Observînd cît de greu îi este locotenentului în aceste momente de despărţire de tovarăşul de luptă, am căutat să-l liniştesc : „Nu-i nimic, e tînăr. O să scape... O să vă mai întîlniţi..." Duceam targa şi-i tot vorbeam locotenentului. Apoi l-am privit pe comandantul lui şi nu mi-a venit să-mi cred ochilor : faţa-i era tînără, iar părul — cărunt.

Mult zbucium era în inimile celor ce se aflau în acea zi pe aerodrom. Se bucurau că a început să funcţioneze podul aerian. În acelaşi timp, privindu-i pe răniţi, privind feţele trase ale muncitorilor leningrădeni sufereau pentru ei, pentru Leningrad. Ne-am întristat şi noi, fetele.

Faptul a fost remarcat de un locotenent de infanterie în cîrje, pe care-l ajutau să coboare din avion. S-a întors spre noi :

— De ce sînteţi triste, frumoaselor ?

Şi s-a recomandat :

— Aleksei Tarasov. Grav-uşor rănit. Merg, alerg şi dănţuiesc pe ale mele patru.

— Ce să caute aici veselia, i-am răspuns. Nu vedeţi sărăcuţilor, cum arătaţi ? Nici de dansat nu avem cu cine.

— Cum adică nu aveţi cu cine ? — a obiectat locotenentul şi s-a adresat unui aviator :

— Dă-mi, te rog, acordeonul.

După cîteva minute locotenentul nostru se şi aşezase pe o ladă şi îşi plimba degetele pe clapele acordeonului... Şi, deodată, deasupra aerodromului a răsunat „Poloneza" lui Oghinski. Acordeonistul a fost înconjurat imediat de fetele şi băieţii care lucrau pe aerodrom, de răniţii valizi, muncitorii leningrădeni, de piloţi şi tehnicieni.

— Iată cîţi cavaleri ! Brusc, locotenentul a întrerupt poloneza şi a început să cînte o melodie de dans, bătînd tactul cu piciorul sănătos şi invitînd galant : Dansaţi, dragi doamne şi cavaleri !

— Erau momente triste şi înduioşătoare, îşi aminteşte Rimma Modestovna. Halal băiat ! I-a răscolit pe toţi — şi

pe răniți și pe noi. S-au înveselit și muncitorii de la „Kirov".

...Nu trecuse nici o săptămînă de la venirea escadrilei la Hvoinaia și lui Pușcinski i se părea că toate acestea se petrecuseră demult — și adunarea la aeroportul Vnukovo și emoțiile de dinaintea plecării, și zborul, și întîlnirea la Hvoinaia.

Cursa escadrilei la Leningrad a făcut ca totul să treacă pe planul al doilea. Ea a durat 100 de minute dus și 100 de minute întors. Poate părea straniu, dar în primele ore după cursă comandantul nu se gîndea la zborul care fusese greu și periculos. Pușcinski era copleșit de un puternic sentiment de compasiune pentru soarta grea a leningrădenilor.

Avioanele erau de mult la locul lor de staționare. Le luaseră în primire tehnicienii și mecanicii. Era timpul să se gîndească la zborurile următoare ; dar Pușcinski se întorcea cu gîndul iarăși și iarăși la Leningrad, la ceea ce văzuseră el și colegii lui.

Lîngă cantina personalului de zbor, spre care se îndreptau Pușcinski, Semenkov și Bulkin, se afla un anunț laconic despre întîlnirea locuitorilor Hvoinei cu aviatorii și despre seara de dans la care urma să cînte fanfara feroviarilor ; Pușcinski și-a amintit de Rimma cea veselă, de întrebarea ei naivă „E greu în cer ?" Cu cîtă compasiune îl privea ea pe pilotul rănit, cu cîtă grijă îl ducea pe targă ! Cu cît zel a cîntat bravul locotenent de infanterie în cîrje „Poloneza" lui Oghinski pentru a-i distra pe pasagerii obosiți și triști !

Toate aceste impresii s-au transformat într-o singură dorință : să-i ajute cît mai repede și cît mai bine pe leningrădenii asediați. El, pilot experimentat și comandant de aviație, avea permanent în minte un program concret de acțiune al escadrilei. Acum știa, mai limpede ca oricînd, ce va spune tovarășilor lui la analiza zborurilor.

În timpul primelor curse lui Pușcinski nu-i dădea pace un gînd : adunarea în formație a detașamentului după decolare se făcea mult prea încet. Decolarea și adunarea în formație a grupei dura 40 de minute. Se impunea reducerea acestui interval cel puțin la jumătate. 20—30 de minute economisite însemnau o treime din itinerar. Iar ziua era din ce în ce mai scurtă. Numai un cîștig substanțial de timp va permite în zilele scurte de toamnă și iarnă să se efectueze zilnic nu unu, ci două zboruri la Leningrad.

...În timpul mesei, ca și cum ar fi vrut să se verifice pe sine, Pușcinski i-a spus lui Semenkov : să economisești 20 de minute la încărcare și descărcare e simplu ; problema e cum să scurtăm timpul de decolare și adunare în formație...

— Și eu mă gîndesc în permanență la acest lucru, i-a spus Semenkov. Am discutat și cu comisarul despre aceasta. Am o idee. Mă tem, însă, să nu fie prea devreme pentru noi. De altfel... Toate instrucțiunile de dinainte de război s-au dus dracului.

— Și încă cum, interveni Bulkin.

— Hai, Aleksei Ivanovici, spune cum te-ai gîndit, îl rugă comandantul detașamentului.

— Trebuie să încercăm să decolăm ca patrulele, dintr-o dată cîte trei avioane, ca avioanele de vînătoare.

— Ar fi bine... Dar e prea riscant.

— Se spune că cine nu riscă nu cîștigă, observă comisarul. Firește, este vorba de un risc rațional.

Pușcinski căzu pe gînduri. Să zburăm în grup ? Aerodromul e mic. Nici pista de decolare nu e prea lungă... Riscul este enorm. Cu asemenea aparate să decolezi în grup ? Să nu facem vreo prostie ! Dar tocmai aici se ascunde rezerva de timp. Tocmai aici !

Pușcinski se ridică hotărît, își aranjă centura, se uită la ceas. E timpul...

Au ieșit.

Semenkov și Bulkin, care-și cunoșteau bine comandantul și se înțelegeau fără prea multe vorbe, au apreciat exact reacția lui Pușcinski la propunerea făcută. Bine-nțeles că el este „pentru". De aceea, vorbind ca despre ceva de la sine înțeles, Semenkov spuse :

— Cred că într-o săptămînă vom lungi și vom lărgi pista. Vom reuși să decolăm în patrulă. Deocamdată trebuie să învățăm să zburăm în formație.

— Dacă ni s-ar permite să zburăm și noaptea, am puputea realiza și o a treia cursă, spuse Bulkin.

— Mă îndoiesc că ne vor permite, conchise Pușcinski. În urma noastră, prin coridorul aerian, s-ar putea strecura în oraș bombardierele fasciste.

— Și așa ceva se poate întîmpla, îl sprijini Semenkov.

După ce au ieșit din cantină, Pușcinski a fost chemat la punctul de comandă. I s-a raportat că nu sînt suficiente alimente pentru a doua cursă.

— Cum e posibil, trebuia să le aducă, se miră Puşcinski. Ne-am înţeles doar cu cei de la Comitetul executiv raional.

— N-au adus. A telefonat preşedintele Comitetului executiv raional şi a spus că le vor transporta diseară.

— Diseară va fi prea tîrziu. Ce cantitate de alimente se află acum pe aerodrom ?

— Pentru trei avioane. Dumneavoastră, tovarăşe căpitan, aţi transportat astăzi aproape toate rezervele, o dată şi jumătate mai mult decît norma.

— Să aşteptăm pînă mîine dimineaţă ? — a întrebat Semenkov.

— Nu. Vremea permite. Pe cine trimitem ?

— Ilicenko, Kolesnikov şi eu, spuse Semenkov fără să ezite.

— Nu, Aleksei Ivanovici, protestă Puşcinski. Astăzi trebuie să judecăm mai bine lucrurile. Al treilea va fi Bibikov.

După plecarea avioanelor, Puşcinski şi Bulkin au inspectat bordeiele personalului de zbor, s-au interesat cum s-au instalat serviciile tehnice, meteorologii, echipa sanitară.

Comisarul a relatat cu cît entuziasm şi dăruire a lucrat personalul tehnic. Puşcinski şi-a amintit cum ieri, la sosirea escadrilei, dimensiunile micului aerodrom înconjurat de pădure parcă s-au dilatat, cum noua lor bază s-a umplut de zgomotul motoarelor, de glasurile oamenilor, de loviturile de ciocan. Comandantul se gîndea cu multă căldură şi recunoştinţă la tehnicienii şi mecanicii harnici şi inventivi, precum Konovalov, Fomicev, Egorov şi alţii. Cît de repede şi uşor s-au adaptat la noua situaţie, s-au obişnuit cu noul loc de muncă.

Ieri locurile de staţionare a avioanelor erau invadate de lăzi cu instrumente, materiale şi alte lucruri gospodăreşti. Astăzi aici domneşte o ordine desăvîrşită. Cei din serviciile tehnice nu mai umblă de colo-colo ; acum meşterese ceva — pilesc, perforează, ascut. Ca şi cum nu s-ar fi transferat în alt loc de muncă.

Puşcinski ştia cîte eforturi a reclamat această ordine din partea conducătorilor şi organizatorilor serviciilor tehnice — inginerii Krivenciuk, Gherasimov, Kolîcev, Lutki şi Levinson.

Comandantul a rămas mulţumit de felul cum s-au instalat personalul de zbor şi toate serviciile.

...Seara, după ce s-au întors echipajele lui Ilicenko, Kolesnikov şi Bibikov, a început analiza zborurilor. Cu aju-

torul unor baghete au început să deseneze direct pe nisip cruciulițe — avioane ; de la ele au tras linii, cercuri și arcuri ce semnificau manevre, apoi netezeau nisipul și desenau din nou.

Au reluat discuția începută la cantină. Nimeni nu se îndoia de valoarea propunerii lui Semenkov. Experimentații piloți au realizat-o într-o săptămînă. După cîteva antrenamente în aer, le-a reușit și decolarea în patrule — dintr-o dată cîte trei aparate. Drept urmare, timpul de decolare și adunare în formație s-a redus la 15—17 minute. Astfel au fost obținute cele 30 de minute, care, ulterior, s-au transformat în curse suplimentare la Leningrad.

...Și iată-i acum, din nou, desenînd pe nisip cruciulițe, cercuri și linii imaginare. Într-un limbaj înțeles doar de piloți se discutau subtilitățile zborului grupat deasupra Ladogăi.

Pușcinski încercase încă pe Vnukovo să experimenteze zborul grupat. Ca și comandantul escadrilei, piloții se gîndeau că ar fi tare bine dacă li s-ar da vreo două-trei zile pentru a efectua măcar cîteva zboruri de antrenament, să încerce, să vadă ce iese. Dar Leningradul nu putea aștepta. A trebuit ca totul — și adunarea în formație, și zborul razant deasupra Ladogăi — să fie însușit în primele zboruri de luptă. Din fericire în aceste curse au reușit să evite întîlnirile cu aviația inamică.

Acum aviatorii au înțeles multe, au învățat mult. Firește, experiența și-a spus și ea cuvîntul. S-a dezbătut cu înfocare fiecare manevră. Pușcinski, iute și impulsiv cu amicii, conducea aplicația sigur de sine, dar fără să renunțe la o glumă sau la o vorbă de duh. Chiar și după expresia feței lui puteai ghici cum aprecia variantele examinate. Timp de un ceas și ceva au comentat zeci de complicații posibile. Toți știau că ciocnirea cu inamicul în aer este inevitabilă. După această aplicație sui-generis, comandanții de nave își reprezentau clar locul și rolul lor in formație în orice împrejurare.

În orice împrejurare... Da, aviatorilor din Grupul de aviație-Moscova multe le-a fost dat să trăiască în aer. Și întîlnirile cu aparatele de vînătoare germane la începutul războiului. Și ce întîlniri ! Pe atunci, piloții de pe aparatele PS-84 neînarmate erau nevoiți ca, în timpul atacurilor Messerschmitt-urilor, să execute adevărate numere de circ pentru a se descotorosi de avioanele inamice — ne povestea comandantul de navă A. Lebedev. Fasciștii in-

cendiaseră aparatul lui S. Monakov în zona Mga. Mecanicul de bord Boreatov și radiotelegrafistul Doktorov fuseseră răniți. Și, totuși, S. Monakov a salvat și avionul și echipajul. La 29 august, în apropiere de Ladoga, avioane de vînătoare germane au atacat aparatul lui G. Taran. Schijele i-au rănit grav pe comandantul navei și pe copilotul I. Dudnik. Învingîndu-și durerea, pilotul a continuat să conducă avionul. După un al doilea atac inamic, aparatul a început să ardă. Taran a fost din nou rănit, dar nu a lăsat din mînă manșa. Cu ultimele forțe, el a dus avionul la Leningrad.

Din asemenea întîlniri, PS-84 se întorceau cu zeci de găuri provocate de gloanțe și schije.

Repararea aparatelor avariate dădea multă bătaie de cap inginerilor și tehnicienilor, care, foarte adesea, nu părăseau aerodromul zile întregi. Lucrătorii aceștia discreți și modești reparau avioanele noaptea, atunci cînd timpul nu permitea efectuarea curselor sau cînd piloții se odihneau. Și pentru aceasta ei nu dispuneau nici de hangare încălzite și nici de ateliere bine utilate.

„Oamenii aceștia se mișcau ca niște acrobați pe scările șubrede, apucînd cu mîinile goale metalul înghețat ce frigea la atingere — își amintește I.I. Elkin —, în întunericul nopții, folosind doar lămpi portabile ce dădeau o lumină slabă ; își făceau treaba grea, uneori, dincolo de limitele fizice omenești".

Nici ploaia, nici zăpada, nici gerul, nici proasta dispoziție nu puteau împiedeca munca plină de abnegație a tehnicienilor și mecanicilor. Ei știau un singur lucru : orice s-ar întîmpla, la momentul stabilit aparatele trebuiau să fie gata de zbor.

Ei nu-și cruțau nici forțele, nici sănătatea. În întreaga activitate a escadrilelor Grupului de aviație-Moscova, pe traseele podului aerian nu a existat nici un singur caz în care zborul să fi fost anulat din vina serviciului tehnic.

Iată de ce piloții Grupului de aviație-Moscova își amintesc cu permanentă căldură și recunoștință de inginerii lor : Nikolai Mihailovici Rebrov, Kuzma Ivanovici Kapîșev, Ivan Petrovici Antonov, Grigori Ivanovici Gherasimov, Konstantin Petrovici Novikov, precum și de mulți mecanici de bord și tehnicieni de aviație. Aceștia erau „mîinile de aur" și „mințile luminate" ale grupului.

În octombrie '41 Ladoga a devenit arena unor frecvente ciocniri aeriene. Și nu degeaba aviatorii din detașa-

mentul lui Pușcinski, care au inaugurat seria curselor pe podul aerian din Hvoinaia, analizau cu minuțiozitate toate întîmplările petrecute în timpul întîlnirilor cu inamicul. Și au fost destule. În mai mare măsură decît alte dueluri aeriene, cel din 13 octombrie a rămas multă vreme proaspăt în memoria piloților.

La duel a luat parte escadrila a patra a lui K.A. Buharov, care sosise de la Vnukovo la Hvoinaia la cîteva zile după escadrila lui Pușcinski.

În însemnările lui cotidiene, comandantul escadrilei nota : „În ziua zborului era o vreme însorită". În legătură cu aceasta, Buharov i-a spus pe aerodrom amicului său Pușcinski :

— Pentru PS-84 ale noastre vremea frumoasă este periculoasă ; să te aștepți la lucruri rele în cursă.

— Pînă acum am avut noroc, i-a răspuns Pușcinski.

Norocul a însoțit escadrila lui Pușcinski și la 13 octombrie. E adevărat, deasupra Ladogăi o pereche de Messerschmitt-uri a încercat să atace aparatele noastre PS-84 ; acestea zburau în formație strînsă și foarte aproape de oglinda lacului și erau conduse de locțiitorul comandantului escadrilei, locotenentul major Semenkov. Dar a fost deajuns ca în ultimul moment PS-84 să tragă cîteva rafale de avertisment cu mitralierele grele, și fasciștii au apucat-o care încotro.

Aviatorii noștri de pe PS-84, care acum erau înarmate, știau că aparatele de vînătoare germane se temeau să atace atîta timp cît ei zburau în formație strînsă.

De regulă, fasciștii atacau cu îndrăzneală avioanele rămase în urmă, care nu mai puteau fi acoperite de focul mitralierelor de bord ale colegilor. Așa s-a întîmplat în ziua însorită de 13 octombrie cu aparatele lui K. Mihailov și L. Ovseannikov din grupa lui Buharov.

După ce și-a strîns grupa deasupra aerodromului Komendantski, Buharov a luat direcția est. I s-au alăturat cîteva Y-16 cu botul lat.

Curînd s-a pornit o furtună de zăpadă. Avioanele de vînătoare au fost nevoite să se întoarcă la bază. Aparatele noastre au trebuit să se disperseze pentru a evita o ciocnire în nori. Buharov a început să se neliniștească și, după cum s-a văzut, nu degeaba.

Simțul și experiența nu-l puteau trăda pe comandant. Privea cu maximă concentrare cerul dintr-o dată înseninat. Iată-le : pe fondul albastru au apărut cinci Messerschmitt-

uri. Buharov a redus gazele, dînd posibilitate avioanelor rămase în urmă să-l ajungă și astfel să refacă formația. Zburau jos, deasupra valurilor. Cea mai mică neatenție în pilotaj și avionul ar fi căzut în apă, ceea ce ar fi însemnat sfîrșitul sigur atît al echipajului, cît și al pasagerilor — femei, copii, răniți. Messerschmitt-urile au deschis focul asupra celor rămași în urmă. Comandantul grupului a făcut tot ce a putut : a ordonat celorlalte echipaje să reducă viteza la minimum, sperînd că aparatele lui K. Mihailov și L. Ovseannikov îi vor ajunge și vor intra în formație. Îndeplinind ordinul comandantului, trăgătorii din avioanele care se aflau în formație au deschis focul asupra inamicului. Mihailov și Ovseannikov nu i-au putut însă ajunge din urmă. Fasciștii le-au incendiat avioanele. Leonid Ovseannikov a fost grav rănit. Bravul pilot a dus, totuși, avionul pînă la vechiul canal Ladoga. Echipajul era preocupat de un singur lucru : cum să-i salveze pe pasageri... Fasciștii au continuat să le dea tîrcoale, dar n-au reușit să distrugă aparatul. Avionul a atins pămîntul. 28 de pasageri erau salvați.

Eroic s-a comportat și echipajul lui K. Mihailov. Cu forțe unite au reușit să stingă incendiul din avion. Mihailov a efectuat o aterizare forțată. Aparatul, bunurile și oamenii au fost salvați.

Această primă luptă cu avioanele de vînătoare inamice a constituit o lecție utilă. Zborul în formație compactă, înălțimea mică, focul precis al trăgătorilor, amplificate de viteiia echipajului — toate acestea reprezentau garanția securității zborurilor pe traseele podului aerian.

În jurnalul de luptă s-a păstrat o succintă descriere a faptei de vitejie a escadrilei lui Buharov. „La 13 octombrie, în timpul transportării unor muncitori de la Uzina «Kirov», cinci aparate de vînătoare ale inamicului au atacat grupul de avioane PS-84 care zburau de la Leningrad... Două avioane de-ale noastre au fost lovite deasupra lacului Ladoga... Numai datorită spiritului de sacrificiu manifestat de echipaje, avioanele incendiate au fost pilotate pînă la malul Ladogăi și au fost puse pe sol cu trenurile de aterizare blocate în raionul Ivgold și Strekozovo".

La patru zile de la zborul grupului lui Buharov, a urmat cursa celor 12 avioane comandate de Semenkov. Era o cursă obișnuită în acele împrejurări. Piloții nu se gîndeau la securitatea lor, ci doar la încărcătura deosebit de prețioasă care putea să salveze viața cîtorva mii de locui-

tori ai Leningradului greu încercat. La întoarcere, cel mai mult îi preocupa viața oamenilor pe care-i luaseră din orașul asediat.

...În ziua de 17 octombrie Pușcinski nu se afla la Hvoinaia. Zburase la Moscova unde staționa o parte din detașamentul comandat de el. În locul lui l-a lăsat pe locțiitorul pentru zbor, devotatul și vrednicul de încredere Semenkov. La șapte și jumătate, locotenentul major a ridicat în aer 12 PS-84, îndreptîndu-se spre Leningrad...

În toamna și iarna anului 1941, Semenkov a făcut 120 de curse în Leningradul asediat, orașul tinereții sale. Avea 16 ani cînd, tînăr de la țară, venise la niște consăteni care locuiau pe insula Vasilevski, nu departe de podul Schmidt. A intrat la Facultatea muncitorească a Academiei de artă. Seara învăța, iar ziua lucra la fabrica de instrumente muzicale „Krasnii Oktiabr". Erau anii '30, cînd aproape fiecare adolescent visa să devină aviator. Nici Aleksei Semenkov nu făcea excepție. Trimis de Comsomol, a plecat la o școală de zbor...

Era un om a cărui înfățișare nu trăda nimic din starea lui sufletească. Stăpînirea de sine și-o păstra întotdeauna — și pe pămînt, și în aer. Cel care pleca în misiune cu el era sigur că Semenkov nu-l va părăsi în momentele critice, nu va da înapoi într-o luptă inegală, îl va apăra cu strășnicie.

O confirmă un pasaj dintr-un raport de luptă al comandantului escadrilei, V.A. Pușcinski, și al comisarului, I. S. Bulkin : „...la trecerea liniei frontului, după îndeplinirea misiunii, aparatul lui Semenkov a fost supus unui intens foc al artileriei antiaeriene a inamicului. O parte a echipajului a fost grav rănit. Comandantul Semenkov a fost rănit la cap... Aparatul a suferit avarii serioase...

Evidențiem bărbăția excepțională a lui Semenkov, care a pilotat și a efectuat în bune condiții aterizarea avionului, precum și a radiotelegrafistului de bord Fomin, care a acordat asistență răniților și l-a ajutat pe comandantul navei, din cînd în cînd în stare de inconștiență, să aducă aparatul pe aerodromul din Hvoinaia".

În memorabila zi de 17 octombrie, aflîndu-se deasupra Ladogăi, escadrila zbura în formație compactă la 10—15 metri înălțime, aproape atingînd coama valurilor. Navele aeriene erau pe punctul de a atinge malul estic cînd au fost atacate din direcția soarelui de Messerschmitt-uri. „Uliii"

de însoțire au trecut într-o clipă la atac. Forțele erau inegale. Inamicul s-a apropiat de PS-84.

Proiectilele fasciștilor au avariat aparatul pilotat de S. A. Frolovski, care încheia formația și avea la bord ecpii. Avionul, care evolua cu un singur motor, a rămas în urmă.

A urmat comanda : „Foc masiv asupra țintei !" Comandantul nu a uitat nici o clipă ce se întîmplase cu patru zile în urmă cu Ovseannikov și Mihailov. Imediat a redus viteza, a ordonat echipajelor să procedeze identic, pentru ca aparatul lui Frolovski să nu rămînă în urmă, acoperindu-l cu focul lor. Manevra a reușit. Iar cînd fasciștii, intuind intenția comandantului, au încercat să cîștige secunde și să doboare avionul avariat, echipajele de pe PS-84 au devansat loviturile inamicului printr-un puternic foc de mitralieră. Fasciștii au pierdut un aparat.

Acesta a fost un eveniment, și deloc minor. Avionul german fusese doborît de un grup de avioane de transport care pînă de curînd nu aveau arme la bord... Lista avioanelor inamice de vînătoare doborîte deasupra lacului Ladoga fusese deschisă de aparatele de transport încă în septembrie 1941.

Atunci, asupra navei pilotate de aviatorul A.A. Pantelli din Grupul de aviație-Moscova au năvălit patru Messerschmitt-uri. Mare le-a fost uimirea aviatorilor germani, obișnuiți să atace PS-84 fără apărare, cînd în primul atac au fost întîmpinați cu un puternic foc de mitralieră. Unul din aparatele inamice a căzut în apă după o serie precisă de mitralieră trimisă de trăgătorul de bord Novițki. Altul a fost atins de focul armei cu repetiție a mecanicului de bord Dumnîi și, fumegînd, a dispărut în spatele unei păduri.

Această primă victorie în luptă a lui PS-84 înarmat a dat aripi aviatorilor și, firește, colectivului bazei de reparații a Grupului de aviație-Moscova, condus de I.I. Elkin.

— Baza noastră de reparații a înarmat avioanele de transport, își amintește I.I. Elkin. Dificila și responsabila muncă de înarmare a avioanelor de transport a fost efectuată la noi cu forțe și mijloace proprii, fără ajutorul proiectanților sau al industriei aeronautice.

Trebuie menționat și faptul că întreaga răspundere pentru această decizie deosebit de curajoasă și-a asumat-o comisarul de regiment M.F. Kartușev, șef adjunct al Direcției generale a Flotei aeriene civile.

— Conducătorul proiectului sistemului de dotare cu arme de bord a aparatelor PS-84 M.M. Kulik, inginerul-şef N.G. Gradusov, inginerii I.N. Iuvenaliev şi M.N. Arseniev — îşi aminteşte I.I. Elkin —, întregul efectiv al secţiei tehnice împreună cu proiectanţii şi desenatorii, V.N. Citaev, şeful secţiei special create, brigăzile de tinichigii şi nituitori în frunte cu A.I. Semenov şi cu V.I. Vişneakov, brigada de lăcătuşi sub conducerea lui I.F. Şebanov, sudorii Beregovski şi Utocikin, precum şi brigăzile de specialişti din Taşkent, Irkutsk, Iakutsk — toţi aceşti oameni au făcut aproape imposibilul : literalmente în cîteva zile au depus o vastă şi intensă muncă pentru înarmarea navelor de transport. Avioanele de pasageri au fost transformate complet. Deasupra fuselajului a apărut o calotă semicirculară transparentă din crenura căreia ieşea ţeava unei mitraliere de calibru mare. În compartimentul din coadă, de fiecare parte era instalată o mitralieră mobilă. Grupul de aviaţie-Moscova devenise acum un mare grup de avioane militare de transport capabile să se apere singure.

Proba primului avion experimental PS-84 cu mitraliere la bord a fost încredinţată echipajului cunoscutului pilot leningrădean Mihail Nikiforov (el şi-a adus la Vnukovo avionul pentru a-l înarma). Probele au reuşit, confirmînd eficacitatea şi fiabilitatea avionului de transport înarmat.

Zborurile pe traseele podului aerian în Leningradul asediat au modificat imaginea obişnuită a aviaţiei civile.

Cine-şi putea imagina că un banal avion de pasageri se va transforma într-o teribilă maşină de luptă, va putea ieşi biruitor într-o bătălie aeriană cu avioanele de vînătoare germane !

Dacă, înainte de război, cineva ar fi spus că PS-84 vor putea decola în grupe de trei, aviatorii l-ar fi luat în derîdere.

Pînă la război, pentru avioanele de pasageri era prevăzut un minimum de înălţime, dar acesta era un minimum respectabil. Nu degeaba printre aviatori circulă vorba : „cu cît mai sus, cu atît mai sigur". Pentru zbor razant piloţii erau sancţionaţi sever. Dimpotrivă, în coridorul aerian zborul razant a devenit un lucru firesc pentru piloţii Grupului de aviaţie-Moscova şi ai Grupului nordic. Avioanele încărcate făceau, parcă, masă comună cu pămîntul, pădurile sau cu Ladoga învolburată.

Situaţia a impus şi modificarea normelor de încărcare.

În loc de 1 600 kilograme avioanele transportau 2 500. Echipajele au scos din saloane tot ce putea fi scos : băncuţele, instrumentele, husele, consolele în care erau fixate fotoliile, instalaţiile de desant...

A devenit un lucru obişnuit ca în loc de 15—16 pasageri să se îmbarce un număr dublu.

Pînă la război acţiona regula : să ai la bord o rezervă dublă de benzină. Din Leningradul supus blocadei PS-84 plecau cu o rezervă minimă de carburant, suficient pentru ca aparatele să ajungă doar pînă la aerodromurile de campanie intermediare din spatele frontului. Numai acolo îşi făceau plinul. În felul acesta se obţinea benzină şi pentru avioanele de vînătoare de însoţire. Fiecare PS-84 lăsa la Leningrad 300 kilograme de benzină, exact plinul unui avion de vînătoare.

Înainte un pilot de pe PS-84 prefera vremea bună. Acum, aici noţiunea „vreme bună de zbor" îşi schimbase conţinutul. Toţi îşi doreau vreme proastă. Ieşind pe pistă şi privind plafonul jos de nori, comandantul de navă spunea cu satisfacţie : „Astăzi este tocmai vremea potrivită !"

Odată, un grup de nouă nave de transport, condus de Kuzneţov, locţiitorul comandantului escadrilei, s-a întors la Hvoinaia cu un strat gros de gheaţă pe elice şi pe aripi, care a trebuit să fie spart. Dar nici atunci nimeni nu s-a plîns de vremea proastă. Înainte de război, posibilitatea decolării concomitente a trei PS-84 încărcate pînă la refuz li s-ar fi părut piloţilor pură fantezie. Acum, însă, zburau în formaţie compactă cîte nouă şi chiar cîte 12—15 aparate !

Aceste zboruri riscante şi dificile erau socotite în acele zile o regulă. Grupul de avioane de transport care zbura în formaţie compactă devenea o adevărată „fortăreaţă zburătoare". Fasciştii se temeau de avioanele de transport care zburau în formaţie.

— Fără noua tactică, fără sprijinul mutual — spunea S.A. Frolovski, Erou al Uniunii Sovietice — nu mi-aş fi putut scoate avionul din situaţia critică în care m-am aflat la 17 octombrie '41.

* * *

De la începutul lui octombrie 1941, personalul farului de la Moriin Nos (pe malul vestic al Ladogăi), de pe tra-

seul podului aerian, a început să întîmpine și să însoțească cu privirea grupurile de Douglas-uri.

Dar o anume zi de octombrie cei ce lucrau la far nu au uitat-o multă vreme.

La răsăritul soarelui, pe deasupra farului a trecut în direcția Leningradului, însoțită de avioane de vînătoare, o formație de avioane de transport alcătuită din patru grupe a cîte trei aparate. Evolua perfect, ca la paradă.

După puțin timp și în aceeași ordine perfectă spre orașul de pe Neva a trecut o a doua formație. Curînd, din sens invers, a apărut o a treia formație de PS-84.

Și astfel, în cursul unei singure zile, caravanele zburătoare — 35 de nave ale Grupului de aviație-Moscova — au brăzdat cerul deasupra farului. Toate cursele s-au încheiat cu bine.

— În ajunul acelei zile, își amintește Pușcinski, noi, comandanții de escadrilă Buharov, Șarîkin și eu, am pus la punct primul nostru zbor în comun la Leningrad. Am decis ca fiecare escadrilă să facă două curse cu sarcină maximă.

A venit dimineața. Avioanele încărcate cu alimente plecaseră de cu seară la Leningrad.

...Conduceam grupul la mică altitudine. Zburam peste păduri și bălți întinse, departe de șosele și căi ferate. Așa era mai puțin periculos. De sus avioanele se contopeau cu verdele pădurilor de conifere, cu pămîntul acoperit de iarbă îngălbenită.

În apropiere de Kaivaksa, am tras două rachete verzi — semnalul convențional pentru avioanele de vînătoare: „Cer acoperire".

Continuăm zborul. Dar oricît de atent privesc în jur nu văd avioanele de vînătoare de însoțire. Numai în apropierea Ladogăi au apărut două grupe de „ciaika" *. Cerul se mai limpezise. Și tocmai în sectorul cel mai periculos al traseului. Am coborît pînă la 10—15 metri. Pentru a parcurge cît mai repede cei 90 de kilometri deasupra Ladogăi, am mărit viteza. În zona lacului se dezlănțuise furtuna. Valuri înalte plumburii se rostogoleau cu furie. Se părea că dintr-un moment într-altul paletele elicelor vor lovi crestele lor înspumate. În aceste condiții, capului de formație nu-i este deloc ușor. Dar și mai greu le este coechipierilor. Fiecare trebuie să fie extrem de atent. Zborul razant în formație nu permite decît foarte puține mo-

* Avionul de vînătoare I-153. — *Nota trad.*

nevre. Înainte, în lături și în spate zboară colegii. Jos — abisul Ladogăi. Aripile nu le poți mișca : imediat te trezești în valuri. Manevrele laterale sînt interzise — te ciocnești cu vecinii.

Zborul deasupra Ladogăi în furtună era un lucru al naibii de greu. Tensiunea creștea la maximum. Colac peste pupăză, iată au apărut și Messerschmitt-urile.

O sută de minute a durat zborul de la Hvoinaia la Leningrad. O sută de minute de risc continuu.

Așa e memoria — păstrează ceea ce este mai important, ceea ce trece prin inimă.

Cursele deasupra Ladogăi... Cîte au fost, oare, aceste curse ? Lupte, prieteni pierduți pentru totdeauna...

În memorie s-a întipărit puternic tot ce e legat de zilele și nopțile de lupte pe traseele aeriene ale Leningradului asediat. Timpul atenuează durerea, dar uitarea deplină n-o poate aduce. Orice amintire din acele zile răscolește în memorie un nume, o figură, și inima mi se strînge de durere...

În acele zile totul se găsea în părți egale — și durerea și bucuria. Bucuria victoriilor, bucuria căldurii omenești, bucuria sublimului sentiment al colegialității, al întrajutorării.

Despre toate acestea s-au compus multe cîntece, s-au scris nenumărate povestiri, romane și filme. Dar numai cel ce a fost martor și participant la acele evenimente știe ce e durerea pierderilor și bucuria fierbinte a succeselor, a biruințelor...

Îmi amintesc cum scînteiau de bunătate ochii prietenilor mei de luptă, participanți la cursele în orașul asediat în acele zile de toamnă : A.I. Semenkov, S.A. Frolovski, I.S. Bulkin, M.I. Skrilnikov, G.S. Benkunski, A.A. Dobrovolski, V.P. Iakovlev, F.F. Ilicenko, P.I. Kolesnikov, V.V. Bulatnikov, I.I. Eremenko, N.P. Cerviakov.

În dificilele zboruri peste inelul blocadei bunătatea era cea care-i călăuzea. Se gîndeau la leningrădeni — la apărătorii orașului, la femei, bătrîni, copii. În numele salvării vieții lor, avioanele se ridicau iarăși și iarăși în cer, pentru a zbura prin periculosul coridor aerian deasupra Ladogăi.

Și încă un lucru, în aparență minor — după o cursă grea pe aviatori îi aștepta masa la cantina de pe aerodrom. Dar ei nu acceptau să prînzească în orașul asediat, nu luau

nici măcar o bucăţică de pîine, deşi aduceau la Leningrad tone de alimente.

...Şi care a fost bilanţul acelei zile de octombrie, cu a cărei descriere am început capitolul ? În două curse aparatele Grupului de aviaţie-Moscova au transportat la Leningrad 150 tone de alimente. Din oraş au luat aproape 1 500 de muncitori de la uzinele „Kirov" şi „Ijorsk".

Pe aerodromurile Komendantski şi Smolnoe aviatorii au fost întîmpinaţi de A.A. Kuznețov, secretar al Comitetului orăşenesc de partid, N.S. Soloviev, preşedintele Comitetului executiv regional, de A.A. Novikov, comandantul Forţelor militare aeriene de pe Frontul Leningradului. Ei au mulţumit echipajelor pentru ajutorul dat oraşului lui Lenin.

Pe feţele aviatorilor se putea citi o profundă emoţie, pe care se străduiau să n-o trădeze.

Avioanele erau descărcate rapid. După ce se încălzeau puţin cu apă caldă, echipajele îi ajutau pe pasageri să-şi ocupe locurile, şi, din nou, la drum !

Acestui zbor i-au urmat altele, nu mai puţin periculoase şi grele. Operaţiunea „Leningrad" continua. Aviaţia de transport îşi sporea forţele, mărea ritmul transporturilor pe traseele podului aerian.

CARAVANE ÎNSOȚITE DE AȘI

Pe la mijlocul lui septembrie 1941, la cererea Consiliului militar al Frontului Leningradului, Comitetul de Stat al Apărării al U.R.S.S. a ordonat Comandamentului Forțelor aeriene militare ale Armatei roșii să detașeze, în scopul acoperirii avioanelor de transport, două regimente de vînătoare, subordonîndu-le, sub raport operativ, Aeroflot-ului.

La 20 septembrie, de lîngă Moscova a plecat pe Frontul Leningradului regimentul 127 de aviație de vînătoare.

Rachetele coborau lin pe pămînt. Una verde, una albă, una roșie. A doua zi — în ordine inversă : roșie, albă, verde sau două verzi și una roșie... Ele însemnau pentru avioanele de vînătoare de însoțire semnalul „Cer acoperire" și, în același timp, o parolă a caravanelor noastre de transport aeriene ce se grăbeau în ajutorul Leningradului.

Acest semnal-parolă se schimba zilnic. Cînd era lansat, spre cer se avîntau agilele „ișaciki" *, „ciaiki" și chiar Mig-urile, care apăruseră în regimentele de vînătoare la începutul războiului. Ele luau sub protecție caravanele de „camioane zburătoare", le însoțeau de la Tihvin, Novaia Ladoga și Podborovie pînă la aerodromurile Komendantski sau Smolnoe și le acopereau la aterizare. La întoarcere, totul se repeta întocmai.

Zi de zi, lună de lună, caravanele aeriene și „uliii" ce le însoțeau brăzdau cerul deasupra Ladogăi. Deși zeci de Messerschmitt-uri patrulau pe aici tot timpul, ele nu au reușit să întrerupă podul aerian. „Uliii" nu permiteau aparatelor de vînătoare germane să coboare. Se aruncau curajoși în calea lor, contracarau orice tentativă a fasciștilor de a se apropia de avioanele de transport. Pe traseele podului aerian, îndeosebi deasupra Ladogăi, aviatorii noș-

* Avioane de asalt. — *Nota trad.*

tri asigurau securitatea navelor de transport deseori cu prețul vieții.

...În seara zilei de 23 septembrie '41, deasupra satului Kaivaksa, în apropierea căruia, pe un fost ogor colhoznic, se afla un mare aerodrom cu pistă naturală, înconjurat de păduri, a apărut un grup de avioane de vînătoare, iar apoi altul.

Auzind puternicul zgomot al avioanelor, în primul moment, sătenii s-au speriat (n-or fi oare fasciștii ?) ; fiecare s-a ascuns pe unde a nimerit, dar curînd au început să privească spre cer și să iasă din ascunzători.

— Parcă-s ai noștri ? ! — se auzea ici și colo.

— „Ciaiki" ; „ciaiki" ! — striga un puști ciufulit, ieșind de sub un cerdac.

— Ce tot vorbești de „ciaiki" ? ripostă un altul, privind sceptic biplanele necunoscute, care semănau cu niște libelule zglobii. Astea-s U-2 !

— U-2 ? ! Habar n-ai — rîse ciufulitul, trăgîndu-i amicului șapca pe ochi.

Disputa s-ar fi prelungit, probabil, mult, dacă deasupra satului nu ar fi apărut un Mig-3 de vînătoare. Văzîndu-l, puștii rămaseră cu gura căscată.

După ce efectuă un ocol, Mig-ul veni la aterizare. Puștii o porniră în goană spre aerodrom.

După Mig-uri au început să coboare „ciaiki". Pînă să aterizeze avioanele, tot satul venise în fugă la aerodrom — copii, femei, bătrîni, bătrîne... Cum să nu privești avioanele, aviatorii, cînd aerodromul e la o palmă de loc !

Aviatorii și-au înconjurat comandantul, un maior voinic, care le dădea indicații.

În acest timp, după ce a sărit cu ușurință gardul ce despărțea aerodromul de sat, de grup s-a apropiat un căpitan de aviație și, stabilind exact cine era șeful, s-a prezentat ca fiind comandantul aerodromului.

— Puzeikin. Comandantul regimentului 127 de vînătoare, s-a prezentat, la rîndul său, maiorul.

— La noi e o ordine desăvîrșită, tovarășe comandant ! — a raportat căpitanul. Pe oameni îi cazăm în școală și în casele sătenilor. Cina o veți lua la cantina noastră. Este în casa cu etaj. Acolo e loc și pentru statul major.

Căpitanul s-a îndreptat apoi spre sătenii ce se îngrămădiseră la gardul aerodromului.

— Iată-i, gospodinelor, au sosit și noii încartiruiți. Trebuie să se aranjeze și ei, le-a spus el femeilor.

Acestea se uitau la președintele colhozului, care-și făcuse și el apariția.

— Anohin, Stepan... după tată, Vasilievici. Președintele colhozului, s-a prezentat el aviatorilor și imediat a început să dea dispoziții : ce să mai stăm pe gînduri ? Cîte doi-trei la Pavlovi, Șișkovi, Mihailovi și Jelini. Și eu voi lua la mine doi aviatori...

Iar comandantului regimentului i-a spus :

— Tovarășe maior, tot ce este nevoie — vă dăm cai pentru căratul paielor sau lemnelor... Orice. Voi face tot ce trebuie.

Satul s-a animat : se trînteau porțile, ușile caselor, zăngăneau căldările. Gospodinele alergau cu tot felul de treburi prin curți. Coșurile au început să fumege...

A doua zi dimineață, V.V. Puzeikin și comisarul regimentului, comisarul de batalion A.P. Proskurin, au plecat la Hvoinaia unde se afla statul major al grupului operativ de est al Forțelor militare aeriene de pe Frontul Leningradului. Regimentul 127 era la dispoziția acestui grup.

La noua lui bază regimentul nu a avut o clipă de răgaz. Chiar a doua zi după venirea la Kaivaksa, prima grupă de avioane de vînătoare a însoțit avioane de transport la Leningrad și înapoi.

După primele zboruri de însoțire a avioanelor de transport Vladimir Puzeikin și subordonații săi au realizat cît de complicate și pline de tensiune erau aceste zboruri.

...27 septembrie 1941. Amiază. Pe aerodromul Pagolda din Tihvin un PS-84 rula spre start și, la semnalul starterului, s-a angajat în decolare. Deodată, dinspre pădure a apărut un avion de vînătoare : aruncîndu-se literalmente pe pistă, acesta venea în întîmpinarea lui PS-84.

Apreciind într-o fracțiune de secundă situația, comandantul navei a anulat decolarea. Dar aparatul său, care prinsese o viteză apreciabilă, continua să înainteze spre Mig-ul apărut pe nepusă masă. Ce era de făcut ? O secundă, două și avioanele se vor ciocni... Brusc, însă, Mig-ul a virat de pe pistă, s-a îndreptat, ridicînd nori de praf, spre ogorul cu cartofi ce se mărginea cu aerodromul, a început să țopăie și, afundîndu-și roțile în pămîntul afînat, a capotat.

Comandantul navei a raportat dispecerului despre cauza întreruperii decolării și rapid, manevrînd aparatul, a rulat spre Mig-ul avariat. Echipajul l-a ajutat pe pilot să iasă din carlingă. Acesta nu era altul decît maiorul

Puzeikin. El a relatat imediat ce se întîmplase. O grupă de şase avioane I-16, comandată de el, însoţea nouă PS-84 care transportau de la Leningrad muncitori şi specialişti de la uzina „Kirov", copii şi răniţi.

Deasupra Ladogăi avioanele de vînătoare germane au încercat să atace avioanele de transport, dar au întîmpinat rezistenţă. După ce au pierdut în luptă un Messerschmitt (doborît de Luka Muraviţki), fasciştii au părăsit cîmpul de bătaie. Cînd s-au apropiat de aerodromul de la Kaivaksa, aviatorii noştri au constatat că acesta era bombardat de Junkers-uri ; au trecut imediat la atac. Într-o luptă scurtă, Luka Muraviţki şi Serghei Puteakov, acoperiţi de comandantul regimentului, au doborît cîte un bombardier inamic ; dar o rafală de mitralieră trasă de pe un Junkers a scos din funcţiune motorul Mig-ului lui Puzeikin. Aceasta l-a şi determinat pe comandantul regimentului să recurgă la o aterizare forţată pe aerodromul de la Pagolda.

Iată de ce apăruse atît de neaşteptat Mig-ul în faţa lui PS-84 evitînd ca prin minune coliziunea.

Lupte cu avioanele de vînătoare germane aveau loc aproape zilnic. Piloţii regimentului erau nevoiţi frecvent să se bată cu forţe inamice superioare numericeşte, dar nimeni nu dădea înapoi în faţa duşmanului.

Firește, la început, în misiunile de însoţire a avioanelor de transport s-au ivit multe greutăţi, nu toate lucrurile mergeau bine. Trebuia rezolvată problema dificilă a diferenţei de viteză dintre cele două tipuri de avioane. Avioanele de vînătoare se desprindeau mereu de aparatele pe care le protejau, uneori chiar pierdeau legătura vizuală cu acestea ; îndeosebi în condiţii proaste de vizibilitate sau atunci cînd plafonul de nori era foarte jos. Era greu să se obişnuiască cu manevrele stînjenitoare.

Dar versaţii şi experimentaţii piloţi ai regimentului 127 au reuşit în scurt timp să depăşească aceste dificultăţi. Ei făceau parte din cadrele active, terminaseră şcoli de aviaţie şi se căliseră încă înainte de Marele război pentru apărarea patriei. Comandantul regimentului luptase pe cerul Spaniei. Comisarul A.P. Proskurin participase la luptele de la Halhîn-Gol. O bogată experienţă de luptă aveau maiorul A.A. Privenzenţev, locţiitorul comandantului regimentului, instructorul politic D.V. Cioghin, secretarul biroului de partid al regimentului, maiorul F.G. Zoţ,

comandant de escadrilă, instructorul politic V.D. Paveliev, comisar de escadrilă.

În primele luni ale războiului, prin şcoala aspră a luptei trecuseră şi piloţii din generaţia tînără. În plus, aproape toţi avuseseră prilejul încă pe cînd erau la Moscova să însoţească bombardiere şi avioane de asalt, iar acest lucru le prindea bine acum cînd protejau avioanele de transport.

Pentru bărbăţia şi eroismul de care a dat dovadă pe traseele podului aerian, comandantul regimentului 127 de aviaţie, V.V. Puzeikin, a fost decorat cu Ordinul Lenin. Unui mare grup de piloţi li s-au conferit diverse ordine militare. Iar locotenentului major Luka Zaharovici Muravitki, în ale cărui state de serviciu figurau numeroase victorii, inclusiv un atac direct cu avionul asupra unui aparat inamic, i s-a decernat titlul de Erou al Uniunii Sovietice.

Aşa îşi îndeplineau misiunea grea şi periculoasă de însoţire a avioanelor de transport piloţii regimentului 127 de vînătoare.

Echipajele navelor PS-84 erau recunoscătoare protectorilor şi apărătorilor lor. Le mulţumeau indirect, deoarece la sol se întîlneau rar. Adesea, echipajele avioanelor de transport nu cunoşteau nici măcar numele salvatorilor lor. Aceştia din urmă se aflau pe diverse aerodromuri. De obicei se întîlneau şi se despărţeau în aer. Se întîmpla frecvent ca, după ce însoţeau grupul de avioane de transport pînă la destinaţie, „uliii" să plece într-o altă misiune.

Şi astăzi foştii aviatori din Grupul de aviaţie-Moscova, V.A. Puşcinski, A.I. Semenkov, S.A. Frolovski, G.S. Benkunski, îşi amintesc cu recunoştinţă de cei care îi păzeau în anii războiului pe traseele periculoase de pe Ladoga.

— Ce uşor s-au „adaptat" avioanele de vînătoare la cele pe care le protejau, îşi aminteşte general-locotenent de aviaţie Aleksei Ivanovici Semenkov. De cît sînge rece şi precizie dădeau dovadă piloţii de vînătoare atunci cînd, presaţi de inamic, nu se lăsau despărţiţi de navele noastre !

Mi-a fost dat să mă întîlnesc nu o dată cu aviatori din regimentul comandat de maiorul Puzeikin. Odată, într-o zi posomorîtă a lui octombrie '41, în plină desfăşurare a zborurilor regulate la Leningrad, la punctul de comandă al aerodromului de la Hvoinaia, comandanţii escadrilelor noastre s-au întîlnit şi cu maiorul Puzeikin. Ne-am reunit pentru a simula pe pămînt variantele de zbor comun în careurile itinerariilor de însoţire spre şi dinspre Lenin-

grad. Prin mișcări precise ale mîinilor, comandantul regimentului ne îndica manevrele aparatului său și ale subordonaților săi în timpul apropierii de PS-84 și în timpul însoțirii lor. Demonstra extrem de expresiv cu ajutorul brațelor manevrele complicate ale avioanelor de vînătoare în momentul atacului inamic asupra caravanei aeriene de transport.

Atunci cînd se întîmpla să se întîlnească pe vreun aerodrom, între echipajele aparatelor PS-84 și piloții de vînătoare, care le însoțeau, se stabileau relații prietenești, frățești.

— În puținele minute de odihnă sau în pauzele forțate dintre zboruri ne întîlneam uneori pe aerodromuri cu echipajele avioanelor de transport PS-84, ne-a relatat fostul aviator din regimentul 286, colonelul D.V. Ermakov, Erou al Uniunii Sovietice. Se întîmpla rar, dar atunci cînd se ivea prilejul, noi, tineri aviatori, făceam vizite piloților de pe PS-84. Ei erau mult mai în vîrstă și mai experimentați decît noi. De la ei am aflat multe întîmplări interesante și instructive din practica zborului.

Îmi amintesc bine și un alt lucru. Echipajele navelor de transport alcătuiau familii unite, bine organizate, iar saloanele aeriene erau căminele lor. În aceste „case" întîlneai oameni cultivați, buni, gospodari. La ei puteai citi un ziar, o revistă, o carte recentă. Cîteodată, în aceste saloane ne odihneam, ne puneam la punct echipamentul, jucam șah și, uneori, îndeosebi cînd vremea era rea, se întîmpla să mai tragem și un somn.

Aceste crîmpeie de viață de pe aerodromurile de campanie nu pălesc în amintire. E păcat că am uitat multe nume, dar nu voi uita niciodată ajutorul camaraderesc de care am beneficiat întotdeauna din partea tovarășilor de luptă mai în vîrstă care zburau împreună cu noi pe traseele podului aerian.

Au fost cazuri cînd și echipajele de pe PS-84 i-au ajutat pe piloții de vînătoare. S-a întîmplat ca și piloții experimentați de pe avioanele de vînătoare de însoțire să fie serios afectați de condițiile meteorologice grele. „Ciaika" și „ișaciki" nu erau înzestrate cu aparatură pentru zboruri fără vizibilitate. Pe timp nefavorabil — ploaie, ceață, furtuni de zăpadă — avioanele de vînătoare erau grav amenințate, puteau pierde ușor orientarea în spațiu.

Într-o asemenea situație s-a aflat unul din piloții de vînătoare din regimentul de însoțire. Ce s-a întîmplat cu

el pe unul din traseele podului aerian a scris după război Valentin Akkuratov, navigator pe un PS-84, navigator emerit al U.R.S.S.

„De două luni zburam zi de zi la Leningrad prin barajul inamicului, își amintește V. Akkuratov. Pe timp favorabil eram însoțiți de avioane de vînătoare... Dintre piloții de însoțire, pe unul, Afanasi, îl îndrăgisem în mod deosebit. Afanasi pilota o „ciaika" ; era un tînăr calm, chibzuit, mai mult decît ar fi trebuit să fie la vîrsta lui Așa era și pe pămînt și în aer, și se părea că nu știe ce este frica, îndeplinea întocmai sarcinile cotidiene... Dar, odată, Afanasi ne-a făcut să ne neliniștim serios.

...În apropiere de Ladoga timpul s-a schimbat brusc. Norii au coborît pînă la 50—70 de metri, vizibilitatea s-a redus la 300—500 de metri. Pentru avioanele de vînătoare vremea era complet nefavorabilă, periculoasă ; aparatele au virat și s-au îndreptat spre bază. Rămași singuri, ca întotdeauna în asemenea cazuri, am intrat în nori și am continuat zborul spre Leningrad, încredințați că toate avioanele de vînătoare sînt în drum spre bază. Peste vreo zece minute, radiotelegrafistul a năvălit în cabina de pilotaj și a raportat bîlbîindu-se de emoție :

— Fraților, toți s-au întors... Dar ia priviți ce a făcut puștiul ăsta !

Am sărit din fotoliu, am intrat în salonul de pasageri și am înlemnit. M-am frecat la ochi de uimire. Prin hubloul larg am văzut o „ciaika" zburînd la 5—10 metri de aripa stîngă a PS-84, ca și cum ar fi fost legat de noi. Prin sticla dublă am văzut fața crispată a lui Afanasi cu ochelarii ridicați pe cască și elicea aparatului său ce se învîrtea drăcește. O singură mișcare greșită, și se putea ciocni cu noi. Observîndu-mă, Afanasi a zîmbit, iar eu am ridicat degetul mare, ceea ce vroia să spună : fii calm ! Apoi m-am îndepărtat încetișor de hublou.

„Tu pricepi de ce s-a lipit de noi ?" — întrebau privirile comandantului navei, Orlov.

— Nu are altă soluție, i-am spus. Probabil că a întîrziat efectuarea manevrei de întoarcere și a intrat cu noi în nori ; ca să nu piardă orientarea în spațiu și să nu intre în vrilă se ține de aparatul nostru ca de un orizont firesc.

Prin neverosimilitatea lui tabloul care ni se înfățișa privirilor putea șoca pe orice aviator. „Ciaika", ce ne însoțea, executa sincronic toate manevrele avionului nostru.

Ca unul singur, cele două aparate, conduse parcă de o singură mînă, înaintau „orbește"...

Deodată, o mînă nevăzută a tras perdeaua de nori, iar noi am plonjat în oceanul albastru al cerului, inundat de aurul razelor orbitoare ale soarelui ; înaintea noastră, ceva mai jos, legănînd aripile, aluneca vertiginos „ciaika" noastră, care, după ce a executat un viraj adînc, a început să ia înălțime. În mișcările lui libere era atîta bucurie și încredere, atîta fericire, încît am uitat imediat clipele cînd se părea că ne îndreptăm îmbrățișați spre un sfîrșit implacabil.

Imediat, din direcția soarelui au apărut patru avioane de vînătoare germane. Două au coborît, îndreptîndu-se spre noi, iar celelalte două i-au tăiat calea lui Afanasi.

Comandantul navei, Orlov, a coborît. Apropiind mult aparatul de vîrfurile copacilor, ceea ce făcea ca pădurea să se încline într-o parte și în alta sub presiunea aerului aruncat de elice, el și-a creat o adevărată potecă.

Se pare că Afanasi a observat la timp avioanele de vînătoare inamice : lăsîndu-le să se apropie pînă la distanța la care se deschide focul, el a manevrat cu dibăcie, plasîndu-se în spatele Messerschmitt-urilor. Seria lungă a mitralierei lui a lovit din spate un aparat german. Din fuselajul acestuia au zburat bucăți de metal, o trenă de fum lung s-a desprins de sub motor ; avionul lovit a început să coboare vertiginos...

În acest timp, au apărut patru Iak-uri de-ale noastre. Fasciștii le-au văzut și s-au îndreptat repede spre sud-est ; Afanasi s-a apropiat de noi și, zîmbind, ne-a arătat degetul mare".

Da, nu le-a fost deloc ușor piloților noștri de vînătoare în acele prime luni grele ale războiului !

În cabina „uliului", deschisă, bătută de vînturi, iar uneori complet înghețată, fără stație de radio, cu o modestă aparatură de navigație, cu o minimă rezervă de benzină, întotdeauna singur, adesea în condiții imposibile de zbor, pilotul de vînătoare era și comandant, și comisar, și navigator, și inginer, și meteorolog, și luptător în aer și paznicul mereu treaz al avioanelor de transport pe care le acoperea.

Însuși scopul zborurilor pe traseele podului aerian nu-ți permitea nici măcar o clipă să te gîndești la tine, la propria-ți securitate.

La ce se gîndea, ce-l preocupa pe pilotul de vînătoare atunci cînd însoţea caravanele aeriene ? Înainte de toate, să nu permită inamicului să se apropie, să acopere la timp şi sigur pe cei pe care îi păzea.

De aceea, nici în condiţiile uriaşei superiorităţi numerice a aviaţiei germane în primele luni de război, avioanele de transport, cu rare excepţii, nu au avut pierderi. De regulă toate ajungeau la destinaţie. Dar nu acelaşi lucru se poate spune despre avioanele de însoţire.

Avem în faţă o scrisoare a lui P. N. Baranov, fost comandant al regimentului 286 de vînătoare de însoţire, astăzi colonel în retragere. În scrisoare acesta reproduce un pasaj dintr-un raport al lui înaintat comandantului Forţelor militare aeriene de pe Frontul Leningradului : „Regimentul 286 a acţionat timp de 14 luni pe Frontul Leningradului însoţind avioane de transport PS-84 şi TB-3. În această perioadă, regimentul a efectuat 3012 zboruri de luptă de însoţire pe rutele : aerodromul Komendantski—capul Osinoveţ—lacul Ladoga—capul Voroneţ— Siastroi—Kaivaksa. Aici aterizam şi făceam plinul. PS-84 zburau mai departe, pînă la baza de la Hvoinaia.

În noiembrie 1941, traseul zborului s-a prelungit. De la Siastroi zburam pînă la aerodromul Podborovie... În întreaga activitate operativă de însoţire avioanele de transport nu au înregistrat pierderi... În luptele inegale au murit 28 de piloţi din regimentul nostru".

Acest regiment a desfăşurat o vastă activitate operativă de protejare a caravanelor aeriene. Şi încă o caracteristică : în ceea ce priveşte vîrsta personalului de bord, regimentul 286 era una dintre cele mai tinere unităţi de pe Frontul Leningradului.

AU RĂMAS ÎNTOTDEAUNA DE DOUĂZECI DE ANI

La 5–6 octombrie 1941, în urma unei hotărîri a Comitetului de Stat al Apărării, a fost transferat de la Voronej la aerodromul de la Kaivaksa regimentul 286 de vînătoare, cu misiunea de a însoţi avioane de transport.

La 6 octombrie, cînd deasupra aerodromului de la Kaivaksa se risipea ceaţa, punctul de comandă al regi-

mentului 127 de aviație a recepționat următorul ordin : „Primiți regimentul de vînătoare al maiorului Baranov..."

Noul regiment nu s-a lăsat mult așteptat. Numai ce plecase în misiune o grupă de aparate „ciaika" din regimentul 127 și au și apărut, pregătindu-se de aterizare, grupul de „ișaciki".

Conducătorul zborurilor privea avioanele dichisite, vopsite într-un verde proaspăt, aviatorii tineri, veseli și zgomotoși care se îndreptau spre punctul de comandă și fără să vrea pe față i-a apărut un zîmbet îngăduitor :

— Ce tineri sînt...

— Se pare că încă n-au mirosit praful de pușcă, a conchis inginerul unei escadrile, care se afla alături, observînd că majoritatea piloților erau sergenți.

Nici unul, nici celălalt nu știau că nici piloții-locotenenți, care alcătuiau nucleul regimentului, și nici chiar comandantul lui — un pilot bine pregătit — nu aveau experiența luptei. Cu excepția cîtorva zboruri ale comandanților de patrulă pentru interceptarea bombardierelor germane care încercau să atace aerodromul lor din raionul Izium, unde regimentul nou format se antrena înainte de a pleca pe front.

După cum ne povestea fostul inginer-șef al regimentului 286 de aviație, colonelul inginer V. S. Volkov, odată, după o asemenea întîlnire cu Junkers-urile, cîțiva piloți din acest regiment s-au întors din misiune cu țevile mitralierelor arse, deoarece nu știau să execute foc asupra țintei în serii scurte. Țineau degetul pe trăgaci pînă se terminaseră benzile cu cartușe... Locotenenții și sergenții, care nu primiseră botezul focului, au simțit suflarea frontului și în canonada artileriei și în apariția deasupra aerodromului a avioanelor germane, împotriva cărora a început să tragă artileria noastră antiaeriană și în întîmpinarea cărora s-au ridicat aparatele de vînătoare din regimentul 127.

Nou-sosiții trăgeau cu urechea la discuțiile aviatorilor cu experiență. Priveau cu admirație ordinele lor de luptă. Îi invidiau cînd plecau în misiune, urmăreau cu emoție luptele aeriene. În mintea tinerilor piloți se perindau imagini de lupte cu așii germani, Messerschmitt-uri, Heinckel-uri și Junkers-uri doborîte.

O asemenea luptă avusese loc în ziua sosirii lor. Ne-a relatat-o ulterior, în timpul unei întîlniri la Himki în vara

anului 1978, A. G. Tatarciuk, fost comandant de escadrilă în regimentul 286.

Aleksei Gherasimovici a răsfoit paginile îngălbenite de vreme ale jurnalelor lui de bord, principalul document al pilotului. Ne-a spus că a uitat multe. A reprodus cifre : în anii războiului a efectuat peste 500 de zboruri, din care 122 pentru însoţirea caravanelor de transport. În 28 de bătălii aeriene a doborît nouă avioane germane.

Dar, cînd am citit împreună în jurnalul de bord din 1941 însemnările despre zborurile pe podul aerian, el a devenit mai vorbăreţ şi primul lucru de care şi-a adus aminte a fost zborul regimentului la Kaivaksa şi lupta aeriană de deasupra aerodromului.

Şi cum îi mai luceau ochii ! Despre colegii de luptă ne-a vorbit ca şi cum se despărţise de ei de cîteva clipe.

— Se înserа, ne spunea A. G. Tatarciuk. Razele soarelui la asfinţit proiectau cu şi o mai mare forţă pe cer aparatele noastre şi cele germane, angajate într-o luptă înverşunată. Ea a încetat tot atît de brusc, precum se declanşase. Pe aerodrom a aterizat un „uliu" lovit în multe locuri de schije. Pilotul a coborît, şi-a scos casca, şi-a descheiat reverele bluzei complet ude de transpiraţie. Pe petliţele albastre am zărit trei cubuleţe. Şi-a şters cu mîneca faţa asudată şi, fără să scoată un cuvînt sau să se uite în jur, s-a îndepărtat puţin, s-a rezemat de un pom, a scos cu mîinile tremurînde o ţigară, şi-a aprins-o şi a tras de cîteva ori nervos din ea. Era ca un arc întins la maximum, trăia încă lupta aeriană. Cu capul dat pe spate, privea concentrat cerul, ca şi cum voia să găsească, să vadă ceva acolo.

Ardeam de nerăbdare să vorbesc cu el, să-l întreb despre lupta ce tocmai se încheiase. M-am apropiat de el şi, cu o oarecare sfiiciune în glas, l-am întrebat : „Cum e majorule ? Cum se prezintă Messerschmitt-urile ?"

Nu a răspuns imediat. M-a privit mirat, aşa cum priveşte un om în toată firea un copil.

În acel moment mi-am dat seama cît de deplasată era întrebarea. Omul rămas întreg ca prin minune, care pierduse în luptă prieteni, se mai afla încă acolo sus împreună cu tovarăşii săi care nu se vor mai întoarce niciodată. M-am înroşit tot. Şi imediat am observat că ceva se schimbase în privirea pilotului, care mi-a spus cu glas scăzut : „Vei zbura şi vei afla..."

Apoi s-a întors cu spatele. Iar eu am „căpătat" ex-

perienţă de luptă ! Dar cuvintele locotenentului major mi s-au întipărit pentru totdeauna în memorie. „Vei zbura şi vei afla..." De cîte ori mai tîrziu, aflîndu-mă în situaţii complicate la întîlnirile cu inamicul, nu mi-am amintit aceste cuvinte ? ! Ele au avut pentru mine valoarea unui sfat bun pentru drum.

Locotenentul major de numai 20 de ani Aleksei Tatarciuk a primit botezul focului peste numai cîteva zile. Cu o grupă de piloţi a decolat de pe aerodromul de la Kaivaksa pentru a însoţi avioane de transport.

În caietul lui de bord despre acest lucru se spun doar cîteva cuvinte : „Kaivaksa. 14 octombrie 1941. Două zboruri de însoţire a aparatelor PS-84 pe ruta Tihvin—Siastroi—capul Osinoveţ—aerodromul Komendantski (Leningrad). Timp de zbor — o sută de minute".

În acea zi, împreună cu el, tînăr comandant de patrulă, s-au ridicat sergenţii Klimaşevski şi Sagatenko. Ca majoritatea piloţilor regimentului, ei terminaseră şcoala de aviaţie doar cu puţin timp înainte de izbucnirea războiului, aveau puţină experienţă şi un număr mic de zboruri independente. Spre deosebire de ei, în afară de şcoala de zbor „Borisoglebski", Tatarciuk absolvise şi cursurile de înaltă acrobaţie.

În familie, nu era singurul atras de aviaţie. Fratele mai mare lucra la biroul de proiectări al lui N.N. Polikarpov *. Aleksei însuşi fusese desenator la o uzină de avioane şi urmase cursuri la aeroclubul din localitate. Asistase la zborurile de antrenament ale lui Valeri Cikalov ** pe un bimotor ANT-37 bis („Rodina").

Tînărul elev al aeroclubului a avut prilejul fericit de a discuta cu Cikalov. Auzind că Aleksei visează să devină pilot de vînătoare, Valeri Cikalov i-a spus : „Dacă vei urca într-un I-16, ia aminte : e un aparat sever, «neastîmpărat», sensibil". Şi l-a mai sfătuit să studieze temeinic aparatul.

Dar să ne întoarcem la ziua de 14 octombrie. Întreg regimentul, în frunte cu comandantul, s-a ridicat în aer. Aveau de efectuat un zbor greu. În orice sector al itinerarului tinerii piloţi puteau întîlni avioanele de vînătoare

---

* *Polikarpov, N. N.* (1892—1944) — constructor de avioane sovietic. În anii 1933—1938 a condus construirea avioanelor de vînătoare I-15, I-16, şi I-153 „ciaika". — *Nota trad.*

** *Cikalov, V. P.* (1904—1938) — aviator şi pilot de încercare sovietic. În 1937 a efectuat primul zbor de la Moscova la Vancouver peste Polul Nord. A murit în timpul încercării unui tip nou de avion. — *Nota trad.*

inamice care „însoţeau" şi ele avioanele de transport. Messerschmitt-rile erau superioare în ce priveşte înălţimea, puterea de foc şi — lucru esenţial — manevrabilitatea.

Despre acest prim zbor al piloţilor regimentului de însoţire ne-au povestit şi ne-au scris amănunţit în scrisorile lor A.G. Tatarciuk şi P.N. Baranov. Ambii au menţionat dificultatea şi periculozitatea acestei curse deasupra Ladogăi.

Uneori, fără să vrea, avioanele de vînătoare de însoţire se desprindeau de avioanele de transport şi chiar se pierdeau de ele. Faptul era deosebit de riscant. În orice moment ele puteau fi atacate de aparatele inamice.

Pentru fascişti fiecare PS-84 constituia o ţintă de primă mărime. Avioanele de transport erau înarmate cu mitraliere ; dar, în timp ce tunurile Messerschmitt-urilor loveau ţinta de la 1 000 de metri, mitralierele de pe PS-84 şi I-16 realizau acest lucru de la 300—400 de metri. În plus, „işaciki" constituiau ele însele o ţintă comodă pentru un inamic care dispunea în aer de o deplină libertate de manevră.

De aceea, jumătatea de oră de zbor pînă la Siastroi li s-a părut tinerilor noştri piloţi o veşnicie. A trebuit să zboare deasupra Ladogăi în furtună. În plus, avioanele de transport coborîseră şi evoluau chiar deasupra valurilor. Puteai să le pierzi în orice moment. Sus-nori, jos-apă şi, „lipite" de ea, avioanele. Cum să manevrezi ? Iar piloţii erau tineri, nimeni nu zburase în asemenea condiţii. Motive suficiente pentru a-i nelinişti serios pe comandantul regimentului, acum — cap de formaţie al grupului de avioane de vînătoare de însoţire, şi pe comandanţii de escadrilă Arcadi Honiak şi Viktor Obiralov care-şi conduceau coechipierii.

Sergenţii Klimaşevski, Sagatenko, Bratuşko şi Gorbacev erau atraşi ca de nişte magneţi de avioanele capilor de formaţie. Le era teamă să nu rămînă în urmă şi se „ţineau de coada" capului de formaţie. Nu mai erau atenţi la ceea ce se întîmpla în jurul lor. În asemenea condiţii puteau foarte uşor să nu sesizeze atacul avioanelor de vînătoare germane, deosebit de periculos pentru navele de transport.

Lucrurile se complicau şi datorită faptului că I-16 nu dispuneau de staţie radio. Capului de formaţie nu-i rămînea altceva de făcut decît să recurgă la „semnalizarea manuală", adică să indice cu mîna coechipierilor din apropiere : dispersaţi-vă, manevraţi, observaţi.

După cîtva timp, coechipierii „s-au lipit" din nou de

capul formației. Și nu a fost deloc rău. Căci Messerschmitt-urile apărute în depărtare la mare înălțime au trecut mai departe. Probabil că nu observaseră caravana aeriană.

Tinerii piloți acumulau repede experiență, se călеau și se maturizau în zborurile pe itinerariile podului aerian. Foarte curînd a venit și vremea unor adevărate încercări, și piloții tînărului regiment nu au dat înapoi în bătăliile înverșunate cu avioanele de vînătoare germane. În aceste lupte, forță și curaj le insufla și exemplul personal al comandantului regimentului, maiorul Baranov, măiestria sa desăvîrșită.

La Muzeul de istorie a Leningradului am avut șansa să găsim un raport al comandantului regimentului 286, P.N. Baranov, către comandantul Forțelor aeriene militare de pe Frontul Leningradului. În acest raport ne interesa relatarea unei anumite lupte aeriene. L-am rugat pe Pavel Nikolaevici Baranov să ne dea amănunte. Iar cînd ne-am întîlnit cu fostul comandant al Forțelor aeriene militare de pe Frontul Leningradului, generalul S.D. Rîbalcenko, el ne-a comentat raportul operativ al lui Baranov.

„Era pe la sfîrșitul lui octombrie '41, își amintește generalul. Un grup de șase I-16 (A. Honiak, P. Volnuhin, V. Cerepanov, A. Tatarciuk, I. Sagatenko), avînd drept cap de formație pe comandantul regimentului, s-a ridicat de pe aerodromul Komendantski pentru a însoți 27 de PS-84 ce se întorceau la bază. Caravana evolua în grupe de nouă. La bordul fiecărui aparat se aflau cel puțin 30 de pasageri, în total peste 800 de persoane. Chiar aproape de punctul final al traseului, în zona aeroportului de la Kaivaksa, avioanele noastre de vînătoare au intrat în luptă cu un mare grup de Messerschmitt-uri ce patrulau sub plafonul de nori.

Comandantul regimentului a atacat frontal capul de formație al grupului inamic, a făcut o manevră iscusită și, cu o rafală precisă de mitralieră, l-a doborît. Celelalte Messerschmitt-uri au luat-o la sănătoasa..."

Grupul de șase, condus de Baranov, a revenit fără pierderi la bază, pe aerodromul de la Kaivaksa.

Comandantul tînărului regiment. Firește, nu degeaba fusese numit în această funcție la începutul războiului maiorul P.N. Baranov. Nu era primul regiment format de el din piloți tineri. Aviator iscusit, comandant exigent, educator priceput, lui Baranov i s-au încredințat nu o dată absol-

venți ai școlilor militare de aviație ; întotdeauna el a îndreptățit încrederea acordată.

Dar regimentul 286 a ocupat în viața lui un loc deosebit. L-a format din locotenenți majori și sergenți care terminaseră chiar la începutul războiului Școala de aviație pentru piloți de vînătoare de la Ciuguev. Pe mulți dintre tinerii piloți i-a antrenat el însuși, ca instructor pe un avion de vînătoare.

Un calcul foarte sumar indică sute de piloți instruiți de el. Alte cifre edificatoare : Baranov a ridicat în aer peste șase mii de avioane, a asimilat 46 tipuri de aparate.

Biografia de zbor a lui Baranov a început în 1926 la Leningrad, în raionul Petrograd, unde studia la Școala militară de piloți. În același an, Baranov a efectuat primul zbor de inițiere pe aerodromul Komendantski. Iar peste doi ani, la Școala militară de aviație de la Kacin, de lîngă Sevastopol, a efectuat primul zbor independent.

...Regimentul 286 și-a avut baza pe aerodromul de la Kaivaksa doar 20 de zile, dar el a rămas pentru totdeauna în memoria tinerilor piloți. Aici au primit botezul focului. De pe acest aerodrom au îndeplinit cîteva misiuni de luptă pentru însoțirea avioanelor de transport, au dat primele lupte aeriene. Cum se spune, aici au zburat și au aflat ce înseamnă un zbor de însoțire pe podul aerian, cum se prezintă inamicul. Messerschimitt-urile doborîte le-au întărit convingerea că nu e dracul chiar atît de negru precum pare, că fasciștii pot fi bătuți, și încă zdravăn.

La sfîrșitul lui octombrie, brusca deteriorare a situației la Tihvin a determinat transferarea regimentelor de aviație de însoțire de pe aerodromul Kaivaksa. 127 a plecat mai departe, spre est, la Podborovie, iar 286 — la celălalt capăt al podului aerian, la Leningrad, pe aerodromul Komendantski.

Din această zi, timp de 14 luni fără sfîrșit regimentul și-a avut baza și a luptat pe aerodromurile Leningradului asediat ; faptul în sine reprezintă o pagină eroică a istoriei lui.

Pentru aviatorul de pe front aerodromul a însemnat întotdeauna casa lui. Aflat în aer, în misiune, forțe nevăzute îl legau cu pămîntul, cu aerodromul. Acolo îl așteptau colegii de luptă, iar cînd se întorcea din misiune nimerea drept în brațele lor, simțind căldura căminului familiar. Acolo, pe aerodrom, comandantul îi mustra aspru pentru greșeli, pentru neatenție — repetarea lor putea să

însemne sfîrşitul ; dar imediat urma îmbărbătarea : nu-i nimic, data viitoare vei fi mai isteţ. În sfîrşit, aici aviatorul putea să se destindă, să se odihnească, să se distreze în cercul colegilor.

...Aerodromul Komendantski a întîmpinat regimentul 286 cu ostilitate: cu bombardamente de aviaţie şi de artilerie. Imediat au simţit şi dificultăţile blocadei. Tehnicienii şi mecanicii rămăseseră în afara blocadei, adică pe Pămîntul cel Mare, drept care în prima perioadă inginerul-şef al regimentului împreună cu cinci tehnicieni de aviaţie-marinari, detaşaţi aici, au pregătit aparatele pentru misiunile de luptă.

Din primele zile ale venirii pe aerodromul Komendantski, atît personalul de zbor cît şi cel tehnic a fost practic lipsit de posibilitatea unei odihne normale. Căminul aviatorilor se afla într-o clădire din cărămidă, care înainte adăpostise o grădiniţă (aici, astăzi e cinematograful „Iunost"). Cartierul Novaia Derevnia, întreaga zonă a aerodromului Komendantski şi chiar aerodromul erau permanent bombardate din aer şi de pe pămînt. Odată, fasciştii au aruncat foi volante cu ameninţări : „Vom bombarda de la şase seara pînă la şase dimineaţa". Şi s-au ţinut de cuvînt.

Regimul de blocadă, la care era supus regimentul, se reflecta şi în alimentaţia întregului efectiv, inclusiv a piloţilor.

— Mîncarea personalului de bord se deosebea de aceea a personalului tehnic doar prin faptul că celui dintîi i se dădea, în loc de pîine de blocadă, pesmeţi din secară şi omletă din praf de ouă ; carne primeau rar, iar primul fel era o invariabilă zeamă chioară, ne povestea fostul inginer-şef al regimentului, V.S. Volkov. Personalul de la sol se hrănea şi mai prost — regim absolut de blocadă. În aceste condiţii, nu se putea să nu te uimească zelul şi tenacitatea cu care lucrau atît piloţii cît şi tehnicienii. Primii executau cîte patru-cinci misiuni de luptă pe zi, iar ceilalţi nu se dezlipeau de avioane zile şi nopţi în şir.

Modest, Vladimir Stepanovici n-a spus că el însuşi pregătea o parte din avioane pentru zbor. În acele zile, în afara sarcinilor ce reveneau inginerului şef, pe umerii lui Volkov apăsau multiplele şi grelele obligaţii ale comisarului regimentului.

Într-o scrisoare pe care ne-a trimis-o V.P. Krupski, fost tehnician al regimentului 286 de aviaţie, acesta scria despre

V.S. Volkov : „Sufletul şi autoritatea noastră era inginerul-şef al regimentului, Vladimir Stepanovici Volkov. Excelent specialist, întotdeauna concentrat asupra lucrului, nu rostea nici un cuvînt de prisos. Era în permanenţă cu noi, îi ajuta pe piloţi, pe tehnicieni şi pe mecanici. Ştia să facă de toate şi nu se ferea de nici o muncă.

Flămînzi şi obosiţi, dormeam trei-patru ore din 24. Din cauza gerurilor mari ne culcam îmbrăcaţi. Numai ce apucai să te încălzeşti puţin şi să aţipeşti că te şi trezeai cu inginerul-şef V.S. Volkov şi cu inginerul de escadrilă V.I. Hudeakov : „Sculaţi ! E un ger năpraznic. Trebuie să încălzim motoarele..."

Pe aerodrom era întuneric. Făceam totul pe dibuite. Motoarele se răciseră şi nu era deloc o treabă uşoară să le încălzeşti. Numai în zori reuşeam să le pornim.

Şi cîte eforturi necesitau reparaţiile, în special înlocuirea unui motor !

Dar toate aceste greutăţi nu se puteau compara cu pierderile umane".

Da, războiul e război, pierderile sînt inevitabile. Şi care pilot sau specialist din aviaţie nu-şi aminteşte acele zile pline de durere cînd pierdeau camarazi ? !

A suferit pierderi şi regimentul 286. Într-o zi, din misiune nu s-au mai întors trei tineri locotenenţi : comandantul de escadrilă Arkadi Honiak, locţiitorul lui, Piotr Volnuhin, şi comandantul de patrulă Viktor Cerepanov.

Se dezlănţuise o puternică furtună de zăpadă. De obicei, pe asemenea vreme avioanele de vînătoare nu zburau. Dar trebuia însoţit un mare grup de avioane. Au fost selecţionaţi cei mai buni piloţi ai regimentului. Toată lumea îşi dădea seama de riscurile pe care le implică un zbor pe o asemenea vreme. Ceea ce atunci era o simplă misiune de luptă, astăzi, după trecerea timpului, este apreciată ca o faptă de vitejie. Cei trei flăcăi din regimentul 286 au riscat totul. Raportul operativ atestă că ei şi-au îndeplinit misiunea, aruncîndu-se într-o luptă inegală cu Messerschmitt-urile pentru a acoperi avioanele de transport. Dar cum s-a desfăşurat lupta ? Nu ştie nimeni, nu a mai avut cine povesti.

Pentru aviatorii care au supravieţuit războiului aceşti flăcăi au rămas pentru totdeauna de douăzeci de ani. În ziua morţii lor, Aleksei Tatarciuk a preluat escadrila lui Arkadi Honiak. Pînă la acea dată regimentul pierduse o treime din efectiv.

— Spre sfîrşitul lui '41 rămăseserăm puţini. Zburam mult. Se întîmpla să zbori de două-trei ori pentru însoţire, să dormi vreo două ore şi, apoi, să te ridici iarăşi în aer. Destul de frecvent, la însoţire, în loc de opt-zece avioane, aşa cum se cuvenea, porneau trei, două sau chiar unu. Deşi ştiau că avioanele duceau la Leningrad alimente şi luau de acolo femei, bătrîni, copii, răniţi, fasciştii nu se dădeau în lături de la nimic pentru a împiedica aceste curse. Comandamentul german instituise recompense băneşti mari pentru fiecare avion de transport sovietic doborît de aşii lui.

Ca răspuns la aceste atacuri piraterești ale fasciştilor, s-au luat toate măsurile pentru a întări protecţia caravanelor aeriene.

Pentru însoţirea avioanelor de transport au început să fie folosite tot mai frecvent avioane de vînătoare de la alte unităţi ale Forţelor aeriene militare şi ale Flotei din Baltica.

...Nu au trecut luni, ci săptămîni, dar chiar şi acest răstimp scurt după normele de azi — a fost suficient pentru ca tinerii piloţi ai regimentului 286 să acumuleze experienţă

Fiecare zbor de însoţire a aparatelor PS-84 era dificil şi plin de evenimente. La sfîrşitul lui octombrie şi începutul lui noiembrie PS-84 au zburat foarte mult. Şi o făceau pe orice vreme : vizibilitate-zero, vînt puternic, furtuni de zăpadă. În aceleaşi condiţii meteorologice trebuiau să zboare şi piloţii de vînătoare.

Încă în noiembrie, în acele zile de activitate maximă pe podul aerian, tinerii piloţi ai regimentului 286, Alekseî Tatarciuk, Viktor Obiralov, Mihail Gorbacev, Ivan Bratuşko, Nikolai Ustinov şi ceilalţi dobîndiseră o experienţă serioasă. Fiecare din ei avea la activ lupte aeriene, repurtaseră victorii. Pe pieptul unora dintre ei străluceau medalii. Aceşti flăcăi de douăzeci de ani începuseră să fie numiţi „bătrînii" ; feţele li se maturizaseră, umerii li se lăţiseră, începuseră să meargă legănat, ca piloţii cu stagiu vechi, raglanele şi scurtele li se uzaseră. Dar, ca şi înainte, vibrau de cutezanţă şi ardoare tinerească şi, ca întotdeauna, se aruncau fără teamă în luptă. Acum ştiau mai multe, învăţaseră mult. Fiecare îşi amintea primele zboruri de însoţire, greşelile, gafele, încurcăturile care nu au putut fi evitate din cauza lipsei de experienţă de luptă.

Acum această experienţă exista, iar o dată cu ea au venit şi faptele de vitejie şi priceperea de a merge la un risc calculat.

Odată, consumînd în luptă toată benzina, o grupă de avi-

oane de vînătoare din regimentul 286 a aterizat pe aerodromul vecin. De Alekseı Tatarciuk, comandant de escadrilă, s-a apropiat tehnicianul Leonid Kasianenko :

— Tovarăşe comandant, v-am examinat aparatul. Ambele cabluri de direcţie sînt uzate : şi la cel din stînga şi la cel din dreapta există fire rupte. Nu puteţi decola !

— Ce propui ?

— Înlocuirea cablurilor. Va trebui să aşteptaţi pînă dimineaţă.

— Cunosc toate aceste defecţiuni. Mulţumesc, prietene, dar trebuie să mă întorc repede acasă. Mă aşteaptă noi misiuni.

Kasianenko a dat din cap :

— Riscaţi, tovarăşe comandant !

— Ei, lasă, ţine bine direcţia !

Înţelegînd intenţiile pilotului, Kasianenko s-a îndreptat spre coada avionului şi cu ambele mîini a apucat panoul de direcţie. Tatarciuk a apăsat puternic de cîteva ori pedala. Cablurile au rezistat.

— Vezi ? — a spus locotenentul major. Zbor pînă la aerodromul meu. Cablurile o să reziste. La noapte o să mi le înlocuiască. Dacă rămîn la voi, escadrila pierde o întreagă zi de luptă. Fă-mi, deci, plinul şi rămîi sănătos.

...Era o zi obişnuită de front. Puţin înainte de prînz, Alekseı Tatarciuk, Viktor Obiralov şi Ivan Bratuşko, prieteni nedespărţiţi, erau la căminul piloţilor. Viktor răsfoia o carte de istorie, Tatarciuk şi Bratuşko jucau şah. Nu au reuşit să termine partida, căci a răsunat comanda de zbor.

Despre zborul din acea zi al lui Viktor Obiralov ne-a relatat, într-o scrisoare expediată din Vitebsk, fostul comandant al regimentului, P.N. Baranov :

În timpul luptei aeriene Obiralov şi-a consumat toată muniţia. Ieşind dintr-un nor, a văzut în imediata apropiere a aparatului său două Messerschmitt-uri. S-a uitat împrejur — ai săi dispăruseră. Piloţii germani i-au încadrat avionul şi i-au ordonat prin gesturi : „Virează şi urmează-ne !“ .

Viktor a înţeles — vor să mă ducă pe aerodromul lor. Lăsînd impresia că se supune ordinului, Obiralov a început să vireze fără să-şi ia ochii de pe piloţii fasciști. Aceştia au dat din cap veseli, iar unul dintre ei i-a arătat degetul mare, vrînd să spună : bine, ţine-o tot aşa ! În aceste clipe mintea lui Obiralov lucra febril : „Trebuie să acţionez, trebuie să mă desprind de ei“. Dar Messerschmitt-urile zburau aripă

lîngă aripă și de o parte și de alta. Trebuia să-i păcălească. Viktor a mărit viteza. Piloții inamici au început să rîdă : „Mai repede, mai repede, la aeroportul nostru".

Obiralov i-a privit din nou. Amîndoi ridicaseră degetele mari. A zîmbit și el, arătîndu-le degetul mare de la mîna stîngă ; brusc, a tras manșa spre el. Ambele aparate inamice au dispărut din cîmpul lui vizual. Speculînd situația creată, Viktor a intrat în picaj și, „lipindu-se" de vîrfurile pinilor, s-a îndreptat cu viteză redusă spre aerodromul lui.

După ce a aterizat, mi-a raportat că și-a îndeplinit misiunea. Despre felul cum i-a păcălit pe fasciști nu a considerat necesar să relateze".

Da, în aer se întîmplau multe. Dar aviatorilor nu le plăcea să se laude : considerau lucruri obișnuite faptele lor, realmente eroice.

După ce a prezentat raportul, Obiralov a plecat la cantină. Acolo domnea o vie animație. Era greu să crezi că acești băieți veseli, dispuși oricînd să glumească, cu numai o jumătate de oră înainte se aflaseră în situații periculoase, riscîndu-și în orice moment viața.

— Fraților, priviți cine a venit ! Viktor Grigorievici în persoană.

— Cum ai zburat, amice ?

— Normal, a răspuns Viktor zîmbind puțin încurcat.

Pentru a abate atenția de la persoana sa, el s-a interesat dacă Aleksei Tatarciuk reușise să termine partida cu Ivan Bratușko.

— Nu schimba vorba. Ochii tăi îmi spun că ți s-a întîmplat ceva. Povestește-ne, l-a rugat Tatarciuk.

N-a avut încotro și le-a povestit prietenilor ce se întîmplase, cum l-au prins în clește Messerschmitt-urile.

Brusc, veselia a încetat, spulberată parcă de vînt. În jurul mesei nu mai erau flăcăii veseli și pușpi pe șotii, ci oameni maturi, ostași călîți în luptă. Fiecare trăia pericolul prin care trecuse colegul lor.

— Dacă Viktor a ieșit bine dintr-o asemenea încleștare, nu va mai păți nimic, a spus unul dintre ei.

Și aceste cuvinte se refereau nu numai la Obiralov, ci la toți tovarășii de luptă. La sfîrșitul lui mai 1942 ei, toți, inclusiv Viktor, au ieșit învingători într-o luptă aeriană. În acea zi, în jurnalele de luptă ale lui Nikolai Ustinov, Aleksei Tatarciuk, Viktor Obiralov, Ivan Bratușko, Mihail Gorbacev și Serghei Kotelnikov se putea citi : „28 mai 1942.

Misiune de recunoaștere asupra concentrării de trupe și eșaloanelor inamicului de pe calea ferată în stațiile Sablino, Tosno și Mga cu șase I-16. O luptă contra 70 de avioane germane. Un singur zbor. Ora :0,43".

Iar a doua zi, locuitorii orașului asediat au putut citi în „Leningradskaia Pravda" o informație a secției leningrădene a TASS-ului despre fapta de vitejie a celor șase neînfricați piloți de vînătoare din regimentul lui Baranov:

„Frontul Leningradului, 28 mai. Astăzi, în zona stației M. șase avioane de vînătoare sovietice au efectuat o misiune de recunoaștere. În apropierea stației au întîlnit un mare grup de avioane germane : 50 de bombardiere Junkers-88 și Heinckel-111 și 20 de aparate de vînătoare Messerschmitt-109.

Cu toate că forțele inamice erau de 12 ori mai mari, piloții sovietici au decis să atace... Lupta aeriană, care a durat 20 de minute, a fost magistral cîștigată de aviatorii noștri... Tovarășii Kotelnikov, Obiralov, Tatarciuk și Gorbacev au doborît trei bombardiere Heinckel-111. Aparatele sovietice de vînătoare nu au suferit pierderi".

Dar războiul e război, în luptă orice ostaș poate pieri. Nu va trece mult timp și din cei șase participanți la acea bătălie înverșunată din mai nu vor mai rămîne în viață decît trei. Într-o posomorîtă zi de toamnă avionul lui Viktor Obiralov nu se va mai întoarce pe aerodrom. Și nu va fi nici o înmormîntare : în război, adesea, aviatorii nu au parte nici de înmormîntări, nici de mormînt. În cel mai bun caz — de mărturia colegilor care au reușit să observe locul în care a căzut avionul.

Într-o luptă inegală vor pieri și Ivan Bratușko, și Mihail Gorbacev — glumețul, acordeonistul, cîntărețul și dansatorul regimentului...

* * *

Roșii, albe, verzi... Dacă din nori coborau pe pămînt rachetele, aceasta însemna : comandantul caravanei zburătoare cere acoperire. La acest semnal spre cer se avîntau „uliii" cu stele roșii pe aripi.

Podul aerian care lega Leningradul cu Pămîntul cel Mare funcționa.

PE AERODROMUL KOMENDANTSKI

La finele lunii noiembrie 1941 comandanții tuturor escadrilelor Grupului de aviație-Moscova cu misiune specială au primit ordin să se pregătească imediat pentru a transporta trupe.

Același ordin l-a dat statul major al Forțelor aeriene militare de pe Frontul Leningradului șefilor bazelor aeriene de la Leningrad care asigurau funcționarea podului aerian.

Perioada furtunilor de toamnă instalată la 23 octombrie întrerupea adesea navigația pe lacul Ladoga. În acea zi, șase șlepuri cu mărfuri pentru Leningrad fuseseră aruncate de valuri pe mal. Navigația a trebuit să fie întreruptă. Ce-i drept, peste patru zile, la 27 octombrie, cursele au fost reluate și au continuat, cu întreruperi, pînă la 15 noiembrie.

Tocmai atunci, în acele zile de octombrie a început să se înfiripeze podul aerian ce lega Leningradul de Pămîntul cel Mare. Dacă în primele zile aviatorii din escadrilele conduse de S. Șarîkin, V. Pușcinski și K. Buharov transportau zilnic la Leningrad aproximativ 115 tone de produse cu putere calorică mare, începînd de la mijlocul lui octombrie ei au depășit această normă zilnică, stabilită de Comitetul de Stat al Apărării, cu 25—30 de tone. Aviatorii de pe navele de transport lucrau pînă la epuizare, efectuînd de pe îndepărtatele aerodromuri din spatele frontului cîte două curse pe zi, iar de pe aerodromul de la Novaia Ladoga — cîte trei și chiar mai multe. Rezervele de alimente în Leningradul asediat scăzuseră în mod catastrofal, iar transportul pe Ladoga aproape încetase. În aceste condiții, cele 130—150 de tone aduse zilnic de PS-84 însemnau literalmente salvarea orașului. Ca și marinarii Flotilei de pe Ladoga, aviatorii se băteau pentru fiecare tonă de pîine, carne, grăsime. Ei făceau tot ce puteau pentru a mări transportul

de alimente pentru leningrădeni : scurtau la maximum timpul de încărcare și descărcare a avioanelor, încărcau alimente peste normele permise, economiseau minute prețioase la decolare, pe parcurs și la aterizare pentru a le obține pe cele 100 necesare unei curse suplimentare. Zburau pe orice vreme. În timpul acestor curse se întîlneau tot mai frecvent cu avioane de vînătoare germane, aveau loc lupte crîncene. Dar nici un fel de greutăți nu puteau împiedica îndeplinirea obiectivului principal — ajutorarea Leningradului.

În aceste zile și săptămîni grele pentru oraș, cînd el primea alimente numai pe calea aerului, aviatorii de pe navele de transport nici nu bănuiau ce sarcină nouă, paralel cu efectuarea curselor zilnice, vor primi de la Comitetul de Stat al Apărării, Cartierul general și Consiliul militar al Frontului Leningradului.

Noua sarcină era dictată de înrăutățirea situației pe Frontul Leningradului.

...Sfîrșitul lui octombrie. Aeroportul Komendantski. Se luminează de ziuă. Cerul e acoperit de nori compacți și joși. Încă de cu seară temperatura a scăzut. În timpul nopții a nins, iar spre dimineață s-au format troiene. În pofida bombardamentelor de artilerie și aeriene tot mai violente, aerodromul continua să primească și să expedieze avioane de transport.

În ultima săptămînă a lui octombrie numărul curselor a crescut considerabil. E adevărat, numeroase nave de transport aterizau și pe aeroportul Smolnoe. Fasciștii nu reușiseră să descopere acest aeroport amenajat pe un teren aparținînd unei gospodării agricole de stat.

Acestui aeroport i-a fost hărăzit să devină principala bază din Leningrad a avioanelor de transport.

Aeroportul Komendantski a avut însă o altă soartă. La 1 decembrie 1941, după un bombardament de artilerie masiv, regimentul 286 de vînătoare de însoțire al maiorului Baranov a fost transferat pe un alt aeroport. De atunci și pînă la sfîrșitul blocadei Komendantski a fost rar folosit.

...Împuternicitului cu evacuarea muncitorilor și specialiștilor de la uzinele leningrădene, P.T. Pușcarev, i s-a comunicat că se apropie un prim grup de PS-84. Aștepta comunicări și de la altele, care se aflau pe traseu. La porțile aeroportului s-au strîns o mulțime de oameni ; erau muncitori și specialiști din orașul asediat. Sînt bine îmbrăcați.

Tot aici se află și un grup de oameni de știință, cu paltoanele și cu căciulile lor din blană demodate.

Ei pleacă departe în spatele frontului cu foarte puține lucruri de uz personal. Unii au în mînă mici geamantane, alții — cufărașe, saci de voiaj, genți.

Muncitorii și specialiștii se grupează pe ateliere și secții. Fumează, discută, așteptînd ordinul de îmbarcare. Fiecare e apăsat de gîndurile lui. Le e greu să părăsească orașul în care s-au născut și au trăit, să-și lase familiile în condițiile în care foametea face ravagii tot mai mari, oamenii pier din cauza permanentelor bombardamente de la sol și din aer, cînd trupele germane au ajuns în unele zone la suburbiile orașului. Mulți au refuzat să plece. A trebuit să fie rugați, convinși, să se insiste mult. Cu toate acestea, la început, planul de evacuare a muncitorilor și specialiștilor nu se îndeplinea. Academicienii I.I. Meșcianinov și L.A. Orbeli s-au evacuat numai în urma unei dispoziții a guvernului. Acad. A.A. Baikov a plecat numai după multe avertismente. S-au opus categoric plecării academicienii S.A. Jebelev, A.A. Uhtomski și I.I. Bilibin.

Comandantul Grupului de aviație-Moscova, Korotkov, scria într-un raport datat 14 octombrie și înaintat lui Molotov, șeful Direcției generale a Flotei aeriene civile, că „directorii uzinelor desemnează zilnic un număr insuficient de muncitori care să fie evacuați din Leningrad la Tihvin."

A fost nevoie de măsuri drastice pentru a organiza deplasarea cadrelor conform graficului. În cele din urmă, oamenii au înțeles importanța cardinală a plecării lor în spatele frontului. Acolo erau așteptați. Se impunea accelerarea fabricării de tancuri, motoare de avioane, tunuri ușoare și grele și a altor arme pentru front.

Cine o putea face mai bine decît ei — muncitori petrogrădeni din tată-n fiu, meșteri iscusiți, floarea clasei muncitoare sovietice!

Deasupra aeroportului a apărut primul grup de PS-84. După cîteva minute au aterizat.

Descărcarea alimentelor din avioane direct în autocamioane și îmbarcarea pasagerilor se desfășoară în ritm alert, fără întrerupere. Trebuie să se grăbească. În orice moment poate începe bombardamentul de artilerie. Poate interveni și un atac al aviației germane. Muncesc de zor încărcătorii, le dau o mînă de ajutor și echipajele navelor de transport. Ei știu că peste 10—15 minute sosește al doilea grup de avioane. La dispecerat telefoanele sună con-

tinuu. Camera e mică, neîncăpătoare, aparatele telefonice stau pe masă, scaune, pe pervazul ferestrei, pe lăzi și chiar pe dușumea. Și sună, sună, sună...

Deodată zgomotul produs de telefoane e acoperit de urletul strident al sirenei — alarmă aeriană ! În cîteva secunde oamenii se aruncă în numeroasele tranșee săpate pe aerodrom. Mitraliorii se află la post. E gata de luptă și bateria antiaeriană.

Din fericire, bombardierele inamice zboară la mare înălțime și bombele aruncate de ele nu produc distrugeri prea mari. Pista a rămas intactă. O singură bombă a explodat lîngă locul de staționare ; la un PS-84 s-a produs un incendiu, dar a fost imediat stins.

Bombardamentul a întîrziat plecarea primului grup. Dintr-un moment în altul trebuie să apară cel de al doilea grup de PS-84. Dispecerul I.P. Tarapovski știe că ele sînt însoțite de avioane de vînătoare. Urmează ca, sub acoperirea lor, să aterizeze cel de al doilea grup, după care să fie expediat primul.

Se părea că totul merge bine. PS-84 care aterizaseră erau descărcate. Primul grup plecase. „Acum pot să-mi aprind o țigară", își spuse dispecerul. Dar nu apucă să-și aprindă țigara. Sună telefonul. De la statul major al Forțelor aeriene militare de pe Frontul Leningradului. Era solicitat comandantul bazei aeriene, A.M. Makarevici. Se transmite un ordin urgent și important. Aerodromul trebuie pregătit imediat pentru un transfer de trupe. Ce trupe ? Cîte ? Încotro ? Despre toate acestea, nici un cuvînt. Ordinul e scurt și clar : „Transferul este urgent și imediat. Avioanele cu trupe vor zbura pe orice vreme".

ULTIMUL ALINIAMENT

În seara zilei de 23 octombrie 1941 Leningradul primește o telegramă a odjunctului șefului Morelui Stat Mojor, generol-maior A.M. Vasilievski. Marele Cortier General ordonă co, fără să se întrerupă operațiile de spargere o blacadei, sö fie transferate din Leningrod în zona Tihvin-ului două divizii de infanterie din efectivul Armatei a 54-a, diviziile de infanterie 191 și 44, precum și brigada o 6-a de infanterie marină.

...Ultima săptămînă a lui octombrie 1941. Situaţia de pe Frontul Leningradului se modifică brusc. La 16 octombrie trupele germane declanşează o ofensivă asupra Tihvinului şi Volhovului cu intenţia de a atinge rîul Şvir şi de a face joncţiunea cu trupele finlandeze ; în felul acesta ele ar fi creat un al doilea cerc al blocadei. Asupra Leningradului plana un pericol de moarte.

Această situaţie a obligat Comandamentul nostru să reducă amploarea operaţiunilor la sud de lacul Ladoga şi să ia măsuri pentru a opri şi apoi a zdrobi inamicul pe direcţia Tihvin.

...Toamna leningrădeană era din ce în ce mai aspră. Dinspre golf bătea un vînt umed care te pătrundea pînă la oase. În tranşee era umezeală şi frig. Şi totuşi această zi posomorîtă de octombrie a avut darul de a îmbunătăţi starea de spirit a soldaţilor şi comandanţilor regimentului 25 infanterie care apărau extremitatea sud-vestică a Leningradului, ultimul aliniament în faţa oraşului.

În ajun, în adăpostul din parcul Şeremetievo, în care se afla postul de comandă al regimentului, doi oameni examinau cu atenţie harta. Aceştia erau maiorul M.I. Supaghin, comandantul regimentului 25 infanterie şi comisarul lui, A.S. Ermolaev.

Noaptea trecută cercetaşii regimentului pătrunseseră pe teritoriul gospodăriei de stat din apropiere, ocupată de fasciști. După ce au cules informaţiile necesare, s-au strecurat pe furiş în magazia de legume şi au luat cartofi, varză şi sfeclă pentru bucătăria regimentului.

Esenţial era faptul că reuşiseră să constate că hitleriştii erau puţini la număr şi că pot fi scoşi de acolo. Şi iată-i pe comandantul şi comisarul regimentului discutînd cum să realizeze acest lucru, pentru a îmbunătăţi astfel mult poziţiile regimentului, a asigura diviziei legume şi a ridica moralul ostaşilor.

După ce au dezbătut planul atacului şi au transmis dispoziţiile de rigoare statului major, comandantul şi comisarul au pornit să inspecteze poziţiile. Se lăsa noaptea, ploua mărunt. Din bătrînul parc, aşternut cu frunze îngălbenite, străbăteau zgomote abia perceptibile, şoapte ce trădau îngrijorarea. În sectorul regimentului domnea o linişte relativă. Din cînd în cînd, din tranşeele germane ţîşneau rachete, care timp de o secundă-două luminau asemenea unor felinare strălucitoare fîşia neutră arată de proiectile, mine şi bombe. O dată cu căderea întunericului, mitraliorii

germani trăgeau din cînd în cînd spre sectorul regimentului două-trei serii scurte de mitralieră.

Înainte de răsăritul soarelui un batalion al regimentului, împreună cu cercetaşii, a declanşat un atac prin surprindere asupra poziţiilor inamicului şi, după o luptă scurtă, i-a scos pe fascişti din gospodăria agricolă de stat.

— La 20 octombrie 1941, cînd, după atacul reuşit, inventariam trofeele, îşi aminteşte fostul comisar al regimentului 25 infanterie, A.S. Ermolaev, în dispozitivul diviziei noastre a apărut A.A. Kuzneţov, secretar al Comitetului orăşenesc de partid, membru al Consiliului militar al Frontului Leningradului. Am înţeles imediat că această vizită nu este întîmplătoare şi că este determinată de împrejurări excepţionale. Un conducător de un asemenea rang nu apare în dispozitivul diviziei pentru treburi mărunte.

Desigur, comandantul regimentului nu avea de unde să ştie că Marele Cartier General trimisese în zona Tihvinului divizia 92 infanterie şi divizia 60 de tancuri din rezerva lui şi o divizie de pe Frontul de nord-vest. Frontului Leningradului i se ceruse să trimită de urgenţă în sectorul decisiv întăriri din efectivele proprii. Această împrejurare l-a şi adus la divizia 44 infanterie pe A.A. Kuzneţov, care, ca membru al Consiliului militar, răspundea de formarea unităţilor de rezervă ale Frontului, precum şi ale Flotei din Baltica.

...Înainte de a veni aici, secretarul Comitetului orăşenesc de partid fusese în cartierul Narvskaia Zastava, unde se întîlnise cu comuniştii de la uzinele „Kirov" şi „Jdanov" şi le vorbise despre necesitatea transformării rapide a întregului cartier într-un bastion inaccesibil duşmanului. Trecînd prin Narvskaia Zastava, Kuzneţov s-a convins că întregul cartier era aidoma unui sector de front : cazemate din beton lîngă Uriţki, cimitirul Krasnenski şi în satul Alekseevka ; baricade şi ziduri din cărămidă cu creneluri pe teritoriul uzinelor, pe străzi şi în pieţe, case cu ambrazuri în loc de ferestre, cazemate din lemn şi pămînt, dotate cu tunuri uşoare şi mitraliere, adăposturi şi tranşee.

Aici totul era ca într-o cetate. Muncitorii înţeleseseră profund comandamentele situaţiei. Şi cum să nu le înţeleagă, cînd frontul se apropiase foarte mult de oraş şi drumul cel mai scurt spre linia întîia trecea pe Bulevardul grevelor prin Avtovo. A şaptea staţie de tramvai de la uzinele „Kirov" se afla pe teritoriul ocupat de duşman. Doar

14 kilometri îi despărțeau pe fasciști de centrul orașului — Piața Palatului, distanță pe care un tanc o putea parcurge într-o jumătate de oră.

Firește, Kuznețov se gîndea și el cum să găsească rezerve pentru a trimite întăriri la Tihvin. Aici, la sud-vest, în zona cea mai periculoasă pentru Leningrad. Cum să iei de aici fie și o singură divizie ? ! Și totuși va trebui.

Trecînd pe Bulevardul grevelor, Kuznețov a văzut ieșind de pe porțile uzinei „Kirov" tancuri. Se îndreptau direct spre front. În frunte mergeau cîteva subunități de infanterie, urmate de tunuri grele și ușoare, fabricate în această uzină.

Da, Leningradul s-a transformat într-un oraș-front ! O constatase și secretarul Comitetului orășenesc de partid. Pe acoperișurile clădirilor mai înalte se instalaseră posturi de observație.

Înainte de a se deplasa în sectorul sud-vestic, Kuznețov s-a interesat de dispozitivul trupelor din acest sector. În stînga, pe poziții de apărare se afla divizia 21 de infanterie al cărei nucleu era alcătuit din unități și subunități ale fostei divizii întîia de voluntari „Kirov", pe care o cunoștea foarte bine.

Pînă la mijlocul lui octombrie, în dreapta, pe aceleași poziții de apărare s-a aflat brigada a 6-a de infanterie marină. Dar în luptele din zona Uriţkului marinarii au înregistrat pierderi mari, din care cauză brigada lor a fost trimisă la odihnă și refacere la Rîbaţkoe. Ea a fost completată, a primit armament și acum se pregătea intens pentru operațiuni de luptă. Putea fi trimisă dincolo de Ladoga. Sectorul ocupat înainte de infanteriștii marini — de la Golful Finic, pe calea ferată pînă la Uriţk — a fost preluat de divizia 56 de infanterie.

Mai complicată era situația diviziei 44 de infanterie, al cărei nucleu îl alcătuia fosta divizie a treia de voluntari, creată în raionul Petrograd.

Secretarul Comitetului orășenesc de partid știa că divizia ocupase poziții de apărare la începutul lui septembrie, după luptele grele de la Krasnoe Selo, Ropșa și Russko-Vîsoţki, în care suferise și ea pierderi. E adevărat, înainte de aceste lupte fusese și ea trimisă, pentru scurtă vreme, la odihnă și refacere, dar de atunci, timp de aproape două luni, participase continuu la lupte.

În acea dimineață de octombrie, pe Kuznețov îl interesa

înainte de toate pregătirea de luptă a diviziei, cu alte cuvinte, dacă e capabilă să îndeplinească misiunea Marelui Cartier General ?

Kuzneţov cunoştea bine regimentul 25 infanterie din această divizie. Cu el a şi început inspectarea poziţiilor. Regimentul era alcătuit în principal din voluntari-navaliști din Narvskaia Zastava. În cadrul diviziei întîia „Kirov" de voluntari regimentul luptase la nord-vest de Şimsk, respingînd numeroase atacuri „psihologice" ale trupelor SS.

...Kuzneţov a coborît din maşină în apropierea bătrînului parc Şeremetievo. Pe cărările şi peluzele parcului pale de vînt goneau frunzele toamnei, care, din cauza ploilor, căpătaseră o culoare ruginie. Peste tot — bucăţi de pămînt smuls de explozii, gropi făcute de obuze şi mine, bătrîni ulmi, tei, stejari şi arţari mutilaţi de schije, tufe de iasomie şi liliac sfîşiate. Aerul era îmbîcsit de duhoarea incendiilor şi de mirosul de usturoi al trotilului.

Trecînd pe lîngă un bordei, Kuzneţov auzi pe cineva rostind cu înfocare strigături în acompaniamentul unei armonici. Intră.

— Ce-i cu veselia asta ? — se adresă el locotenentului care se apropiase pentru a-i prezenta raportul.

— I-am scos astă noapte pe nemţi din gospodăria agricolă de stat ! — răspunse locotenentul şi raportă : — Plutonul de cercetare al regimentului se odihneşte după lupta de noapte.

Kuzneţov le-a mulţumit ostaşilor. În timp ce discuta cu locotenentul, în bordei au intrat comandantul regimentului, Supaghin, şi comisarul Ermolaev.

Cercetaşii l-au înconjurat pe secretarul Comitetului orăşenesc de partid şi au început să-l întrebe care mai este situaţia în ceea ce priveşte aprovizionarea cu alimente, cum sînt aduse peste Ladoga.

— Pe lac e furtună, le-a spus Kuzneţov. Navigaţia a încetat. Aviatorii fac tot ce pot pentru a aduce cît mai multe alimente în oraş. Moscova şi-a trimis aici aproape întreaga aviaţie de transport.

Unul dintre cercetaşi a întrebat cît de puternică este apărarea oraşului.

După o pauză scurtă, Kuzneţov a răspuns :

— La Leningrad ne apărăm bine. Dar pe direcţia Tihvinului...

— A relatat despre pătrunderea realizată de inamic şi a explicat ce înseamnă acest lucru pentru oraşul lor.

— În acea zi, ne povestea A.S. Ermolaev, secretarul Comitetului orășenesc de partid a vizitat toate pozițiile regimentului. Peste tot era înconjurat imediat de ostași, comandanți, instructori politici. Aproape în toate companiile a întîlnit navaliști din Narvskaia Zastava. Cînd întîlnea un cunoscut, îi zîmbea prietenește, îi strîngea mîna, îl întreba despre lupte, familie, despre alți constructori de nave. Era evident că pe Aleksei Alexandrovici îl preocupa o problemă presantă, care îl și determinase să vină în divizia noastră. Punea multe întrebări : despre starea de luptă a unității noastre, efectivul și armamentul ei, despre dotarea ei cu muniții, alimente și echipament. Discutînd cu ostașii, le povestea despre bărbăția și dîrzenia muncitorilor leningrădeni, eroismul în muncă și inventivitatea de care dădeau dovadă în acele zile grele. Le vorbea despre V.N. Maraev și A.M. Ratnikov, constructori de nave, care în luptele de lîngă Șimski comandaseră două batalioane ale regimentului, despre lucrătorii de la uzina „Jdanov" căzuți în primele luni ale războiului, le-a citit scrisoarea mitraliorului Mihail Petrov, găsită la locul încleștării dintre eroul comsomolist și fasciști.

Vorbind cu voluntarii, Kuznețov nu evita discuțiile despre situația extrem de grea a orașului. Le spunea că se face tot ce este posibil pentru sporirea transporturilor de alimente, le relata despre cursele eroice ale piloților pe avioanele de transport, îi asigura că întreaga țară a venit în ajutorul Leningradului.

Luîndu-și rămas bun de la comandantul regimentului și de la comisar, Kuznețov le-a spus că înrăutățirea situației în jurul Leningradului poate impune transferarea diviziei în alt sector al frontului.

„Unde ?". „De ce ?" — se întrebau comandantul și comisarul, fără a găsi răspuns.

În acest timp, la Marele Cartier General și la Statul major al Frontului Leningradului pe harta operațiilor prindeau parcă viață săgețile și liniile trase cu creion roșu, indicînd pozițiile de luptă și loviturile ce urmau a fi date inamicului pe direcția Tihvinului.

Pe aceste hărți existau și săgeți, alături de care figurau diviziile 44 și 191 și brigada a șasea de infanterie marină. Dar, deocamdată, nimeni din aceste unități nu știa că, implacabil, timpul îi aducea tot mai aproape de o schim-

bare rapidă și neașteptată și că războiul îi dicta fiecăruia destinul.

Nici colonelul P.A. Artiușenko, comandantul diviziei 44 de infanterie și nici D.P. Survillo, comisar de regiment, nu știau că nu va trece nici o săptămînă și divizia lor va fi dislocată și transferată la Tihvin, unde vor intra din mers în lupte grele ; că divizia va fi tăiată în două, o grupare fiind comandată de primul și alta — de cel de-al doilea.

Nici comisarul celei de-a șasea brigăzi de infanterie marină, comisarul de batalion P.I. Ksenz, nu știa că a doua zi după sosirea brigăzii la Volhov, în timpul unui bombardament, o schijă îl va ucide pe comandantul de brigadă, colonelul F.E. Petrov, și că el, comisarul, își va asuma comanda brigăzii.

Firește, nici ostașii nu știau de schimbările iminente. Nici prin gînd nu le trecea că foarte curînd se vor transforma în „desant aerian", că vor zbura peste Ladoga pentru a apăra Tihvinul. Pe atunci un biet infanterist nici nu putea visa măcar să se deplaseze într-un alt sector al frontului cu... avionul !

SALT PESTE LADOGA

La 24 octombrie 1941, Statul major al Frontului Leningradului a dat ordin de transferare pe calea aerului a principalelor forțe ale diviziilor 44 și 191 de infanterie în raionul Tihvin.

— Ordinul era laconic, își amintește A.S. Ermolaev. Regimentul va fi retras de pe poziții și pînă dimineața principalele lui forțe vor fi concentrate la Novaia Derevnia, în zona aerodromului Komendantski. Artileriei regimentului și serviciilor de spate li s-a ordonat să se îndrepte spre Ladoga și să ajungă la cheiul Osinoveț. În același timp, alte unități ale diviziei trebuiau să se concentreze în satul Kovalevo, în apropierea aeroportului Smolnoe.

De ce în zona unor aeroporturi, nu s-a spus. Desigur, toți își puneau această întrebare ; dar nici comandantul, nici eu nu știam unde urma să fie transferat regimentul nostru.

Soldatului nu-i trebuie prea mult timp pentru adunare : bagă în raniţă gamela şi rezerva de muniţii (cartuşe şi grenade), o pune pe spate, fixează lopata de centură, aruncă pe un umăr puşca sau automatul, pe celălalt — masca de gaze şi iată-l, e gata să plece oriunde, în cel mai lung marş. O face, dar vrea şi el două lucruri : să simtă umărul tovarăşului şi să aibă în raniţă RI (rezerva intangibilă) — merinde, fie şi pentru o zi.

Aproape de miezul nopţii s-a procedat la schimbarea unităţilor. Regimentul a părăsit poziţiile fără zgomot ; peste o jumătate de oră mărşăluia pe Bulevardul grevelor, spre centrul oraşului.

...O noapte rece şi umedă. Zloata care cade într-una se transformă imediat în noroi. Pe străzi — multe case distruse de bombe sau de proiectilele tunurilor grele, mormane de cărămizi, tencuială, geamuri sparte. Şi un întuneric greu, nici un felinar, nici un ochi de geam luminat ; doar ţigările ostaşilor licăresc în noapte. Cizmele lovesc caldarîmul fără ritm, le ţin isonul puştile şi lopeţile, icicolo duruie în cîte o raniţă lucrurile aşezate prost.

Regimentul trece de strada ce duce, în stînga, pînă la cheiul Ugolnîi, apoi de aceea care duce la insulele Turuhtan. Iată şi strada Korabelnaia. Li se strîng inimile — aici totul le este cunoscut : fiecare intrare, fiecare scuar, fiecare gard. De cîte ori au trecut pe aici spre locul lor de muncă ? ! Ce-ar mai vrea să arunce măcar o privire pe şantierul naval !

Nici locuinţele multora dintre ei nu sînt prea departe — 10—15 minute de mers. Ce bine ar fi să treacă pe acasă, să schimbe cîteva vorbe cu cei dragi şi apropiaţi, să-şi sărute — de rămas bun — copilaşii, soţia, mama care dorm adînc !

Dar, implacabil, străzile şi bulevardele îi duc pe ostaşi spre nord. Pas cu pas, navaliştii din Narvskaia Zastava se îndepărtează de linia lor de apărare, de şantierul lor, de casele şi familiile lor şi se îndreaptă spre necunoscutul sumbru al războiului.

Prin Piaţa Muncii, regimentul iese la Neva. În piaţă se află o baterie antiaeriană, pe unele străzi — mitraliere antiaeriene ; lîngă podul „Locotenent Schmidt" şi chiar pe pod au fost instalate posturi înarmate. Pe Neva se leagănă în ancore nave de război, la maluri — remorchere, şlepuri şi şalupe. Mărşăluiesc ostaşii pe pod şi vorbesc în şoaptă.

— Lucrează Neva ! — spune unul.

— Oraşul trăieşte ! — îi ţine isonul altul.

— Acolo-i şi şantierul nostru ! — oftează trist un al treilea.

Raionul Petrograd l-au traversat pe bulevardele „Bolşoi" şi „Kirov".

— În curînd vine Ciornaia Recika, spune un ostaş tînăr. De aici nu e departe locul unde s-a duelat Puşkin.

— Dantes era neamţ ? — îl întreabă pe tînăr un voluntar în vîrstă.

— Cine ştie ? ! Din cărţi reiese că ba era franţuz, ba olandez. Poate şi neamţ.

— Dincolo de Ciornaia Recika e Novaia Derevnea, spune soldatul în vîrstă. Acolo e şi aeroportul. În sfîrşit, ajungem...

Cînd regimentul a ajuns la Novaia Derevnea începuse să se lumineze. În curînd, au auzit zgomotele motoarelor de avion. Ostaşii au văzut multe avioane de pasageri care coborau aterizînd pe aerodrom. Ei şi-au amintit cele spuse de A.A. Kuzneţov, secretarul Comitetului orăşenesc de partid despre harnicele PS-84 cu care aviatori din Moscova şi Leningrad transportau alimente.

Peste un sfert de oră, regimentul a ajuns la aeroportul Komendantski. S-a ordonat o haltă. Ostaşii s-au aşezat fiecare unde a găsit un locşor. Paralel cu gardul de scînduri ce înconjura de mult aeroportul era un şanţ acoperit de tufişuri. Din loc în loc — pomi bătrîni, tot felul de cocioabe şi magazii. Peste tot fuseseră săpate tranşee şi bordee. Aici s-au instalat ostaşii pentru odihnă.

Prin gard se vedeau apropiindu-se de avioane autocamioane mari în care se încărcau vaci, porci, oi tăiate, precum şi lăzi şi saci cu alimente.

Curînd s-a făcut linişte şi în aer şi pe aerodrom. Toate avioanele sosiseră, se aflau la descărcat, cu motoarele stinse.

Obosiţi după epuizantul marş de noapte, ostaşii se odihneau. Unii aţipiseră prin tranşee sau bordeie, alţii se strînseseră pe marginea şanţului şi discutau rezemaţi de gard, de pereţii magaziilor şi ai cocioabelor sau de pomi.

— Aeroportul Komendantski are o istorie interesantă, începu să povestească un mitralior de vreo 45 de ani, căruia, în lipsă, i se spunea „profesorul", pentru profundele lui cunoştinţe de istorie a Leningradului. Aveam 14 ani cînd, în 1910, a fost construit acest aerodrom. Înainte lo-

cul acesta se numea Komendantskoe Pole, de unde și numele aerodromului. Cîmpul făcea parte din celebrul Hipodrom Kolomiajski. În zilele de curse aici se aduna toată aristocrația Petersburgului. Atunci pe aici erau numai trăsuri.

— Cine a făcut aerodromul și la ce folosea pe atunci ? — întrebă un sergent ce stătea alături.

— Asta este o poveste interesantă. Și „profesorul" începu s-o depene.

Aici, în același an, s-a creat o asociație de navigație aeriană cu numele de „Krîlia". La ea au aderat aviatorii ruși Utocikin, Efimov, Popov. Pe atunci li se spunea zburători. Acum aceste nume sînt cunoscute fiecărui aviator. Aceștia erau eroi între eroi — bunicii aviației noastre. În fiecare an, primăvara și toamna, se organizau pe aerodrom competiții aviatice. Participau și piloți străini : francezul Morane, belgienii Christians și Edmond... În timpul unei demonstrații a pierit pilotul rus Lev Matievici. Pe aeroport se afla și celebrul Piotr Nesterov, cel care a executat primul în istoria aviației un luping „mortal" („bucla lui Nesterov") și a ciocnit intenționat un aeroplan al inamicului.

— După cum vedeți, și-a încheiat povestea „profesorul", acest aerodrom funcționează și azi.

— Dar cum ajungeați atunci pînă aici ? — a întrebat același sergent.

— Cum am ajuns și noi azi. Numai că atunci aici era o pistă de alergări înconjurată de un gard. Biletele la competițiile aviatice erau foarte scumpe, și noi, copiii, săream gardul și ne instalam pe acoperișurile construcțiilor din împrejurimi ; cei mai curajoși se cățărau în pomi.

— Ce căutăm noi aici, pe aeroport ? — își întrebă un ostaș vecinul. Poate să-l apărăm.

— S-ar putea, încuviință vecinul. Știi ce ne-a spus secretarul Comitetului orășenesc de partid. Aici se aduc multe alimente pentru Leningrad. Dacă nemții lansează aici parașutiști ?

— Ei, măi băieți, nu vroiam eu să vă spun taina mea. Dar m-am răzgîndit, zîmbi șiret și începu să povestească un soldat vînjos, cu mustăți roșcate. Eu am trimis o scrisoare la Marele Stat Major.

Se făcu tăcere.

Erau curioși să vadă ce-o să le mai toarne acum Semion cel vesel.

— Ce le-ai scris, Semioane ? — îl întrebă pe mustăcios un vecin.

— Am făcut o propunere : cum să se termine mai repede războiul.

— Hai, hai, Semioane, arată-ţi strategia, îl încurajară camarazii.

— Am început cu : „Bună ziua, dragi tovarăşi". Bineînţeles, i-am salutat în numele întregului nostru regiment 25 erou.

— Mai departe !

— Mai departe am scris : „Deoarece regimentul 25 de infanterie este un regiment muncitoresc, propun să-l trimiteţi ca un desant aerian direct la Berlin. Numai că înainte de asta aviatorii noştri să-l bombardeze bine de tot. După aia venim noi. Şi-i înhăţăm pe toţi generalii din bunkăre, toată conducerea, pe Hitler şi banda lui. Şi războiu-i gata !"

Un hohot general de rîs.

— Bravo Semka, bravo strategule !

— Aşa că să nu vă miraţi că ne-au adus aici. Înseamnă că scrisoarea mea a ajuns la destinaţie, iar propunerea a fost aprobată.

Din nou — rîsete vesele.

...După ce au dat ordin batalioanelor să se odihnească pînă ce vor primi noi dispoziţii, comandantul şi comisarul s-au îndreptat spre intrarea în aeroport. La uşă s-au întîlnit cu un militar în veston de piele. Acesta s-a apropiat de Supaghin şi de Ermolaev şi i-a salutat. După ce s-a prezentat ca reprezentant al Consiliului militar al Frontului, a întrebat :

— A 44-a de infanterie ?

— Exact. Regimentul 25 din divizia 44, a raportat comandantul regimentului, maior Supaghin.

— Cunoaşteţi misiunea regimentului ?

— Nu, a răspuns maiorul.

— Statul major al Frontului Leningradului a ordonat ca astăzi chiar forţele operative ale diviziei să fie transferate pe calea aerului în zona Tihvinului, a spus reprezentantul Consiliului militar. Peste 20 de minute începem îmbarcarea. Acum vă rog să adunaţi corpul de comandă...

A răsunat comanda : „Drepţi ! Adunarea !"

Peste cîteva minute regimentul afla ce îl aştepta.

S-au emis multe supoziţii, au discutat chiar în contradictoriu : unde şi de ce îi transferă ?

Dar nici unul nu bănuia că vor fi transportaţi cu avionul peste Ladoga.

După aflarea veştii, au început să privească cu alţi ochi aerodromul, avioanele cele mari care se aflau pe marginea pistei. Au numărat 25 de PS-84. Nici nu au apucat să se împace cu gîndul că vor zbura şi a şi răsunat comanda : „Pentru îmbarcare, fuga marş..."

Fiecare avion a luat la bord 25 de ostaşi cu armamentul personal. Fiecare mitralieră pe afet conta cît doi ostaşi, aruncătorul — cît unul, iar tunul de 45 mm cu muniţia respectivă — cît 15 oameni.

În avion soldaţii îşi puneau fel de fel de întrebări : „Vom zbura mult ? Pe ce rută ? Atacă des ?"

— Zborul va dura aproximativ o oră, le-a spus pilotul. Vă rog să aveţi în vedere că zburăm deasupra lacului. Înălţimea este minimă. În timpul zborului nu vă ridicaţi de pe locuri, nu vă plimbaţi, nu fumaţi.

— Aviatorii erau îmbrăcaţi diferit, îşi aminteşte A. S. Ermolaev. Unii purtau raglane de piele, alţii — scurte de zbor cu guler de blană. Făceau impresia unor oameni gravi, experimentaţi. Erau calmi. Dirijau bine îmbarcarea. Glumeau, îi îmbărbătau pe ostaşi, spunîndu-le să nu le fie teamă, că totul va fi în regulă. Toate acestea inspirau încredere, anihilau tensiunea din primele momente.

...Îmbarcarea s-a încheiat repede. Peste un sfert de oră s-a ridicat primul grup de avioane. Peste alte cinci — al doilea. Tunurile şi aruncătoarele, împreună cu servanţii, au fost expediate cu ultimul grup.

În acea dimineaţă, PS-84 au luat de pe aerodromul Komendantski 540 de soldaţi şi comandanţi cu armamentul personal, cu mitralierele şi tunurile de 45 mm.

Astfel s-a încheiat, în mod neaşteptat, marşul de noapte prin oraş al voluntarilor din regimentul 25. În acele zile, din diverse sectoare ale frontului au fost luate şi alte unităţi ale diviziilor 44 şi 191. Din Rîbaţkoe a fost rechemată brigada a şasea de infanterie marină. Aceste unităţi au traversat şi ele oraşul noaptea. Dar pe alte trasee. Unele au mers la aerodromul Komendantski, altele — la aerodromul Smolnoe, iar altele — la cheiul Osinoveţ. Toţi soldaţii şi comandanţii erau neliniştiţi, chinuiţi de incertitudine.

Dar toate aceste frămîntări, precum şi temerile provocate de îmbarcare, de zborul deasupra Ladogăi în furtună şi de aterizarea pe aerodromul operativ de lîngă Tihvin au dispărut într-o clipă, de îndată ce ostaşii din neobişnuitul desant de pe PS-84 au simţit pămîntul sub picioare, şi-au redobîndit încrederea soldatului şi disponibilitatea lui pentru orice încercări.

Acest episod din viaţa frontului trăieşte în zgîrcitele rînduri ale unor documente de arhivă, în povestirile participanţilor la zborurile deasupra Ladogăi, ale unor ostaşi din divizia 44 care locuiesc la Leningrad — K. A. Petrov, plutonier al unei companii de pistolari, I. M. Guk şi V. N. Nikanorov, radiotelegrafişti în batalionul 12 de transmisiuni —, în amintirile unor piloţi din Grupul de aviaţie-Moscova cu misiune specială.

— Îmi amintesc de o zi dinaintea căderii Tihvinului, ne povesteşte S. A. Frolovski, Erou al Uniunii Sovietice, fost comandant de navă din Grupul de aviaţie-Moscova. Vremea era cum nu se poate mai proastă : pe tot traseul ceaţă groasă. Vizibilitatea — o sută de metri, iar pe alocuri zero. Escadrila noastră primise ordin să transporte urgent în zona Tihvinului două sute de transmisionişti cu armament şi echipament complet. Zburam cîte patru. În două curse i-am dus la destinaţie la timp. Celelalte escadrile au transportat subunităţi de infanterie.

Pentru noi, comandanţii de navă, aceste zboruri pe traseele podului aerian, deşi periculoase, erau obişnuite. Dar pentru pasagerii noştri — infanterişti şi transmisionişti — ele erau cu totul ieşite din comun.

...Comisarul regimentului, Ermolaev, zbura în avionul încheietor ; sta lîngă cabina pilotului, alături de locţiitorul şefului statului major, Gheorghi Vasiliev. De ambele părţi ale fuselajului şedeau pe scăunele telefonistele regimentului, Fatima Ghismatulina şi Klava Zîkova, după ele — sanitarul Viktor Kutin, Vasili Kuklev, soldat din plutonul de comandament, cercetaşii regimentului.

Cele două avioane ale grupului au survolat pădurile din preajma Ladogăi, „lipindu-se" de vîrfurile arborilor. A apărut lacul. Avioanele au coborît pînă deasupra apei. Unii ostaşi stăteau nemişcaţi, alţii priveau prin hublouri lacul frămîntat de valuri înalte.

— Nu-i nimic, ajungem imediat, băieţi ! — îi îmbărbăta comisarul.

Ostașii examinau fiecare detaliu al salonului avionului. Urmăreau, curioși, fiecare mișcare a mitraliorului.

— Fainâ treabă ! — a rostit mecanicul de bord arătînd cu capul spre mitralieră. Să încerce să vină Messerschmitt-ul...

— Întotdeauna zburați atît de jos ? — s-a interesat Viktor Kutin.

— Ce, vă e frică ?

— Cîtuși de puțin. Nici măcar nu zburăm, ci, parcă, sărim din val în val.

— Oare ce adîncime o avea ? — a întrebat Kuklev.

— Ne-ar ajunge pentru amîndoi, i-a răspuns Kutin, făcînd un gest semnificativ cu mîna.

— Prea devreme ați început să vorbiți de scăldat, băieți ! — s-a amestecat în vorbă comisarul.

— Asta cam așa e ! — a spus un ostaș în vîrstă. Și a adăugat : Infanteristul nostru e o forță pe pămînt, dar în altă parte...

— Să nu spui asta ! Din moment ce-l duce cu avionul înseamnă că și aici e o forță, a obiectat comisarul.

N-a apucat să-și termine vorba, cînd, brusc, radiotelegrafistul și mecanicul de bord s-au aruncat asupra mitralierelor de pe laturile fuselajului. Ostașii au început să se foiască, priveau prin hublouri.

— Uite-le ! — a exclamat Klara Zîkova. Uite-le ! Sînt două ! Cu stele... Ale noastre sînt...

În aceeași clipă mitraliorul a deschis focul. Grupul de avioane era atacat de Messerschmitt-uri.

E adevărat, „uliii" noștri interceptaseră Messerschmitt-urile, dar acestea reușiseră să lovească două PS-84. Aparatele avariate au virat și, sub privirile pasagerilor alarmați, au aterizat pe aerodromul de la Novaia Ladoga.

Zborul pînă la Tihvin a durat aproape o oră. Evoluția deasupra Ladogăi, și încă atît de aproape de apă, a constituit o încercare dificilă chiar și pentru piloții experimentați. În plus transportau infanteriști care nu mai zburaseră vreodată. Firește, unora le-a fost teamă, nefiind obișnuiți cu asemenea călătorii, altora nu le-a prea priit decolarea și aterizarea sau au avut rău de altitudine. Odată ajunși pe pămînt, toate spaimele și neplăcerile zborului li s-au părut lucruri neînsemnate și ridicole în comparație cu ce au avut de pătimit în luptele de la Tihvin.

Regimentul s-a oprit la marginea pădurii ce înconjura aerodromul. După ce s-a sfătuit cu comandantul, comisa-

rul a plecat la statul major al Armatei a 4-a. A găsit o brișcă și un cal, cu care a ajuns repede la Tihvin. Acolo i-a raportat comandantului Armatei, V. F. Iakovlev, sosirea regimentului.

Ascultîndu-l pe Ermolaev, comandantul s-a aplecat asupra hărții și a spus :

— Priviți, satele Strunino, Lipnaia Gorka... Duceți regimentul în marș forțat acolo. Rezistați pînă la ultimul... Vă rog foarte mult să nu permiteți inamicului să treacă...

Peste două ore, regimentul intra în luptă pe aliniamentul ordonat.

Iar peste cîteva zile, la mijlocul lui noiembrie, deasupra Ladogăi, pe itinerariile podului aerian, zbura spre un alt sector al frontului, în zona Volhovului, un numeros detașament de marinari de la Kronstadt.

În acele zile, ne spunea fostul comisar de brigadă P. I. Ksenz, cînd apăruse pericolul căderii Volhovului, cei aproape o mie de marinari de la Kronstadt, luați de pe navele din Baltica, au jucat un rol important în apărarea acestui obiectiv, vital pentru Leningrad.

— Cu beretele pe cap, în vestoane negre și maiouri dungate, cu mitraliere de mînă sau cu afet, cu grenadele atîrnate ca în anii războiului civil, marinarii din Baltica s-au aruncat în luptă, băgînd spaima în fasciști. Marinarii erau un model de curaj și neînfricare, de nestrămutată voință de a învinge. Ei au ajutat la concentrarea grupurilor de infanteriști răzlețiți în timpul luptelor, la alcătuirea a cinci batalioane și au fost numiți comandanți de plutoane și de companii. Acest fapt a făcut să crească capacitatea de luptă a batalioanelor formate în grabă, care apoi au luptat eroic pentru Volhov.

„SEZON MORT"

La 14 noiembrie 1941, la şase zile de la căderea Tihvinului în mîinile fasciştilor, M.I. Kalinin, preşedintele Prezidiului Sovietului Suprem al U.R.S.S., adresa Comitetului de Stat al Apărării o scrisoare. „După cît se pare, se spunea în scrisoare, Leningradul se află într-o situaţie din ce în ce mai grea, iar pericolul care-l ameninţă creşte. Consider necesar să se găsească şi să se pună la punct căi şi modalităţi de aprovizionare a Leningradului pe timp de iarnă, folosindu-se transportul cu tracţiune animală, transportul auto şi aerian".

„Am primit scrisoarea, i-a răspuns I.V. Stalin, preşedintele Comitetului de Stat al Apărării. Consideraţiile dumneavoastră asupra Leningradului... sînt absolut exacte şi oportune. Luăm toate măsurile de cuviinţă".

S-au păstrat însemnările, publicate după război, ale lui T.F. Ştîkov, secretar al Comitetului regional de partid, membru al Consiliului militar al Frontului Leningradului. Ne-au atras atenţia două dintre ele. Una este datată 8 noiembrie 1941, ziua părăsirii Tihvinului : „Ultimul firicel de drum a fost tăiat, asemenea unei artere ce duce sîngele la inimă. Fără sînge inima nu mai bate. Survine moartea... Dar inima curajoasă a Leningradului nu se va opri nici o clipă". Cealaltă poartă data de 25 noiembrie : „Am sosit la Vologda".

Ce ascunde în sine această propoziţie ? Ce căuta Ştîkov la Vologda ?

...Într-o zi geroasă de noiembrie avionul în care se afla T.F. Ştîkov a decolat de la Leningrad, îndreptîndu-se spre zona Tihvin, unde acesta urma să se întîlnească cu generalul K.A. Mereţkov.

Destinul a făcut să se întîlnească şi să lege o puternică prietenie în timpul campaniei finlandeze. Kirill Afana-

sievici Meretkov se afla încă de pe atunci la comanda Armatei a 7-a. Ales secretar al Comitetului de partid Leningrad cu puțin timp înainte de această campanie, Terenti Fomici Ștîkov era în acea vreme membru al Consiliului militar al Armatei a 7-a. Ca organizatori ai străpungerii liniei Mannerheim, ambii au fost decorați cu ordine de luptă.

Ștîkov privea îngrijorat prin hublou Ladoga în furtună, zaiul și gheața ce se formase lîngă mal pe o distanță de mulți kilometri. Era evident că peste cîteva zile transportul de alimente, combustibil și muniții pe apă va înceta.

Cerul era acoperit de nori. Deosebit de perfidă în acea perioadă, Ladoga vuia. Valurile loveau cu furie malul pietros, formînd cascade de stropi și spumă.

În timpul zborului peste Ladoga Ștîkov s-a convins că aproape tot golful Schlisselburg era încătușat de gheață. Marinarii din Flotila Ladogăi o blestemau pentru că împiedica mișcarea vaselor. Toți așteptau cu nerăbdare momentul în care gheața se va întări și se va transforma într-un aliat, permițînd crearea unei căi de transport.

Ștîkov încă nu știa că ceasurile Tihvinului sînt numărate, că acolo îl așteaptă o convocare urgentă la Comitetul regional de partid și o nouă misiune.

Vîntul bătea în rafale zguduind avionul, dar, în pofida vremii proaste, pilotul a aterizat cu bine pe aerodromul de campanie.

Ștîkov s-a îndreptat spre punctul de comandă al Armatei a 4-a, comandată temporar de Meretkov. Acolo se afla și K.I. Domokurova, secretar cu propaganda al Comitetului regional de partid, care venise aici să rezolve cîteva probleme cu comandantul și să viziteze pozițiile înaintate pentru a discuta cu ostașii. După întîlnirea cu Meretkov, Ștîkov a plecat cu Domokurova în liniile avansate.

Contactul permanent cu ostașii, comandanții și instructorii politici în pozițiile înaintate intra în atribuțiile obișnuite ale activiștilor cu funcții de răspundere ai Comitetului regional de partid. Ca membru al Consiliului militar al Frontului, Ștîkov se afla destul de des în liniile înaintate. Era un om curajos, hotărît. Unde se crea un pericol, apărea și el. Tot atît de activ fusese și în anii '30, cînd s-a aflat în fruntea organizației de Comsomol din raionul Oktiabrski al Leningradului, și atunci cînd a devenit adjunct al secretarului comitetului de partid de la Șantierele navale iar apoi secretar al Comitetului raional Vîborg al partidului...

Părea un om domol, liniştit şi moale. Dar în activitatea pe care o desfăşura manifesta multă fermitate.

Ştîkov şi Domokurova au discutat cu ostaşii, i-au întrebat dacă le ajung muniţiile, dacă au primit haine călduroase ; au mîncat cașă soldăţească de la bucătăria de campanie.

Vestea despre prezenţa în tranşee a celor doi secretari ai Comitetului regional de partid a făcut înconjurul subunităţilor. Ostaşii au prins curaj, au pus multe întrebări. Este adevărat că ofensiva inamicului asupra căilor de acces spre Leningrad a fost oprită ?

Pe toţi îi îngrijora soarta oraşului de pe Neva. Cei doi secretari ai Comitetului regional de partid povesteau şi răspundeau cu plăcere la întrebări. Ostaşii s-au bucurat cînd au aflat de la Ştîkov că în acele zile, în ajutorul lor, în zona Tihvinului şi Volhovului, aviatorii aduseseră de la Leningrad două divizii de infanterie şi aproape o mie de marinari.

— E adevărat, tovarăşe secretar, a întrebat un ostaş, că la uzina „Kirov" fac tunuri uşoare şi grele ?

— Perfect adevărat !

Şi Domokurova văzuse cum lucrau muncitorii acolo.

— Muncitorii de-abia se mai mişcă, le spunea ea ostaşilor ; din cauza hranei insuficiente li se umflă mîinile şi picioarele. Dar nu părăsesc strungurile. Nu degeaba se scrie şi se vorbeşte despre Leningrad ca despre un oraş-front.

Iar cînd au aflat că tunurile celor de la „Kirov" sînt trimise cu avionul în ajutorul Moscovei, ostaşii s-au înveselit : asta înseamnă că fasciştilor li se pregăteşte un „cadouaş".

După discuţia cu ostaşii, Domokurova a plecat în grabă spre punctul de comandă al Armatei, iar Ştîkov a continuat să inspecteze poziţiile.

— În primele zile ale lui noiembrie m-am întors de la Borovici, unde am condus o consfătuire a secretarilor comitetelor raionale de partid, ne povesteşte Klavdia Ivanovna Domokurova. Problema centrală era următoarea : cum să organizăm mai bine aducerea cărnii la Hvoinaia pentru ca de aici să fie expediată pe calea aerului la Leningrad.

Aflîndu-mă în zona Tihvinului m-am întîlnit cu Ştîkov şi împreună am mers în liniile înaintate. După aceea, m-am întors la punctul de comandă pentru a soluţiona problema autocamioanelor militare cu care să-i transportăm din zona frontului pe leningrădenii evacuaţi. După ce am obţinut

acordul comandantului, mă pregăteam să plec. A sunat telefonul. Meretkov a luat receptorul : „Bună ziua, Andrei Aleksandrovici". Şi, privind spre mine, mi-a dat de înţeles, printr-o mişcare a mîinii, că trebuie să mai rămîn puţin. Am înţeles — la aparat era Jdanov. Brusc, expresia feţei lui Meretkov s-a schimbat. Nu l-am văzut niciodată atît de încruntat". Andrei Aleksandrovici, pur şi simplu nu ştiu ce să fac cu el. Se aruncă singur în foc. Nu-l pot opri. Ăsta-i Ştikov..."

După o pauză scurtă, Meretkov a dat din cap aprobativ : „E clar. O să-i transmit totul. Chiar astăzi Terenti Fomici va fi la Leningrad. Nu vă neliniştiţi".

...Înainte de a pleca la Leningrad, Ştîkov s-a interesat dacă Comisia Comitetului regional de partid Leningrad pentru conducerea raioanelor de nord-est a ajuns în centrul raional Efimovski. După ce s-a convins că evacuarea comisiei s-a efectuat în bune condiţiuni, Ştîkov s-a îndreptat pe un drum ocolit spre cel mai apropiat aerodrom de campanie şi pînă seara a fost la Leningrad.

Preocupat de ordonarea impresiilor de peste zi, Terenti Fomici nici n-a observat cînd, ocolind Ladoga, a ajuns deasupra Leningradului. Se întuneca. Nicăieri nici o luminiţă. Dar, prin întunericul ce punea stăpînire pe oraş, Ştîkov a distins parcul Udelninski, Ciornaia Recika, Bulevardul Kirov drept ca o săgeată, reflexele plumburii ale Nevei, deschiderile podului Liteinîi, iar puţin mai departe — Smolnîi.

...Raportul prezentat de Ştîkov lui A.A. Jdanov, membru al Biroului Politic al C.C. al P.C. (b) al Uniunii Sovietice, secretar al C.C., prim-secretar al Comitetului regional de partid Leningrad, a fost scurt. Trupele noastre au părăsit Tihvinul. Toate speranţele se leagă de piloţii aviaţiei de transport. Altă legătură a Leningradului cu Pămîntul cel Mare nu mai există. Lui Ştîkov i se perinda prin faţa ochilor imaginea lacului în furtună, a imensului zai.

A. A. Jdanov i-a comunicat că Comitetul regional de partid şi Consiliul militar al Frontului îi ordonă să plece, în fruntea unui grup operativ, la Vologda, pentru a supraveghea întregul flux al transporturilor spre Leningrad. Înainte de toate — transportul alimentelor pe calea aerului.

Ştîkov consemnează astfel acest moment : „Nu voi uita niciodată ziua cînd m-a chemat Jdanov şi m-a întrebat :

«Vrei să mai adăugăm ceva la raţia săracă de pîine a leningrădeanului ? Poţi garanta că alimentele vor sosi continuu ?»

I-am răspuns că pot, pentru că ştiu că întregul popor ajută Leningradul. Fluxul de alimente şi materiale spre Leningrad va creşte".

Încă din primele zile ale şederii la Vologda, Ştîkov şi grupul operativ au organizat fluxul principal de alimente pe Calea ferată de nord, în staţiile Zaborie şi Podborovie din raionul Efimovski. De ce tocmai pe aici ? În articolul „Ţara era cu Leningradul", publicat în „Vecerni Leningrad" din 23 ianuarie 1964, el dădea următorul răspuns la această întrebare : „La început, de la staţiile Zaborie şi Podborovie din raionul Efimovski toate alimentele şi combustibilul erau transportate de avioanele conduse de neînfricaţii piloţi ai Flotei aeriene civile".

În acele zile, escadrilele lui V. Puşcinski şi K. Buharov din Grupul de aviaţie-Moscova, staţionate la Hvoinaia şi Kuşavera, zburau pînă la aerodromul din Podborovie. Acolo erau încărcate cu alimente, pe care le transportau mai departe, la Leningrad.

Transportul alimentelor pe calea aerului. Acest gînd nu-l părăsea nici o clipă pe Ştîkov. Personal îi instruia pe membrii Comisiei Comitetului regional de partid, insistînd asupra responsabilităţilor lor privind transportul alimentelor pe calea aerului la Leningrad.

Cele 27 de raioane de nord-est, de care Leningradul era acum izolat, deveniseră cei mai apropiaţi furnizori de alimente ai oraşului de pe Neva. Şi dacă la Vologda, unde fusese detaşat T.F. Ştîkov, se realiza un obiectiv de ordin strategic şi anume asigurarea unui flux continuu al transporturilor din zone îndepărtate ale ţării, sarcina Comisiei speciale a Comitetului regional consta în a organiza, din resurse locale, aprovizionarea cu alimente a oraşului.

COMISIA COMITETULUI REGIONAL ÎN ACŢIUNE

Comisia Comitetului regional de partid Leningrad pentru conducerea raioanelor de nord-est, ca organ de partid şi de stat extraordinar (cu drepturile biroului Comitetului regional), a fost creată la 8 septembrie 1941, în ziua închiderii cercului blocadei. Comisia era condusă

de G.G. Vorotov, secretar al Comitetului regional al Partidului Comunist (bolşevic) al Uniunii Sovietice.

În perioada octombrie-decembrie principala preocupare a Comisiei Comitetului regional a constituit-o asigurarea continuităţii transportului de alimente şi materiale pe calea aerului la Leningrad.

Tihvin, 9 octombrie. În cabinetul lui Vorotov sună telefonul.

— Bună dimineaţa. La telefon Sergheev, preşedintele Comitetului executiv raional Hvoinaia.

— Te-am recunoscut... Bună dimineaţa. Ce s-a întîmplat ?

— Tovarăşe Vorotov, aviatorii fac gălăgie. Cer cu insistenţă să lungim cît mai repede pista... E cam scurtă...

— Şi cine te împiedică s-o faci, Sergheev ? De ce nu te descurci ?

— Ne trebuie nisip, piatră şi cărămidă spartă. Dar nu ne dau. Spun că din ordinul dumneavoastră toate astea se folosesc la construirea ramificaţiei Ciagoda-Koboja.

— E adevărat. Voi da dispoziţie. Veţi primi tot ce aveţi nevoie.

— Grigori Grigorievici, lîngă mine se află căpitanul Puşcinski, comandantul escadrilei. Doreşte să vă spună ceva...

— Grigori Grigorievici, nu merge treaba. Am aruncat tot ce era de prisos la bord şi acum putem lua nu 1 800 de kilograme, ci cel puţin 2 000 de kilograme. Dar aici nu sînt suficiente alimente. Avioanele nu sînt încărcate la capacitatea maximă, nu sînt folosite toate aparatele.

— Am înţeles. Tovarăşe Puşcinski te rog să transmiţi tovarăşilor tăi că vom lua imediat măsuri. Vom spori cantitatea de alimente aduse la Hvoinaia. Vă urez succes...

În curtea Comitetului raional de partid a oprit un automobil de teren. Vorotov a plecat la cariera de nisip. Pe drum a trecut în revistă evenimentele din ultimele zile... Brusc şi-a amintit că exact acum o lună, cam pe vremea asta, era pe aeroportul Komendantski. De acolo a zburat la Tihvin în calitate de preşedinte al Comisiei Comitetului regional.

— În dimineaţa lui 8 septembrie, îşi aminteşte G. G. Vorotov, mă aflam la Smolnîi. Tocmai terminam o infor-

mare despre stadiul lucrărilor de apărare, cînd am aflat că a fost ocupat Schlisselburgul.

Mă gîndeam la consecinţele acestui eveniment pentru oraşul nostru, cînd a sunat A. A. Jdanov şi m-a chemat la el.

— 27 de raioane au fost rupte de noi, mi-a spus el tulburat. Trebuie să asigurăm imediat conducerea lor. Peste două ore vom avea o şedinţă de birou. Te vom însărcina să conduci o comisie a Comitetului regional.

La şedinţă Jdanov arăta obosit. Pungile de sub ochi trădau multe nopţi nedormite.

Andrei Aleksandrovici a concluzionat : oraşul este încercuit. Pe primul plan trece acum aprovizionarea populaţiei şi a trupelor. Pînă cînd se va organiza o aprovizionare pe plan central a Leningradului cu tot ceea ce este necesar vieţii şi apărării, principalii furnizori de alimente trebuie să fie raioanele de nord-est.

Andrei Aleksandrovici a citit proiectul de hotărîre cu privire la crearea comisiei, alcătuită din reprezentanţi ai Comitetului regional al P.C. (b) al Uniunii Sovietice, ai Comitetului executiv al Sovietului regional, ai Secţiei agricole regionale, ai Comitetului regional al Comsomolului şi primul secretar al Comitetului raional de partid Tihvin.

La şedinţa de birou am primit ultimele indicaţii.

...În dimineaţa zilei de 9 septembrie, Comisia Comitetului regional a plecat la Tihvin cu un PS-84. În avion, generalul A. A. Novikov, comandantul Forţelor aeriene militare de pe Frontul Leningradului, care zbura împreună cu noi, ne-a spus că eram primii pasageri ai noului traseu aerian din Leningradul asediat spre Pămîntul cel Mare.

Nu ştiam atunci că acest traseu va fi un timp obiectul preocupărilor prioritare, al neliniştilor şi emoţiilor noastre.

Cercul obligaţiilor de serviciu ale membrilor comisiei era larg. Pînă atunci, ca secretar al Comitetului regional de partid, G. G. Vorotov se ocupa de industrie şi construcţii ; M. A. Tairov, de profesie agronom, conducea Secţia agricolă a Comitetului executiv regional ; K. D. Belokurova, fostă învăţătoare, era secretar al Comitetului executiv regional, iar V. G. Kostina — secretar al Comitetului regional al Comsomolului, M. I. Podgorski — prim-secretar al Comitetului raional de partid Tihvin...

Acum, toți acești oameni, în afara vechilor lor obligații de care nu-i absolvise nimeni, trebuiau să soluționeze multe alte probleme complicate.

Comisia urma să supravegheze aprovizionarea Leningradului cu alimente, construirea aerodromurilor de campanie (în primul rînd a locurilor de staționare a navelor de transport și a avioanelor de vînătoare de însoțire), lucrările de apărare, activitatea punctelor de distribuire a hranei și de cazare a leningrădenilor evacuați pe Pămîntul cel Mare, amplasarea spitalelor evacuate.

De obicei, ziua erau pe teren. Mergeau mult pe jos. Membrii comisiei își amintesc că distanța de 20—30 de kilometri parcurși în fiecare zi nu era considerată o distanță prea mare, deși îi durcau tare picioarele după aceste deplasări. „Urgent" — acest cuvînt se repeta obsedant. Totul cerea soluții imediate. Urgent trebuiau completate cîteva detașamente de partizani, urgent trebuiau recrutate grupe de radiotelegrafiste, mobilizați oameni care să asigure transporturile la Hvoinaia. Supravegheau construirea drumurilor, a căilor de acces spre aerodrom, aducerea alimentelor și materialelor la avioane. În pofida acestui uriaș volum de muncă, membrii comisiei lucrau organizat și operativ. Toate problemele erau rezolvate în colectiv. Pentru somn și odihnă rămînea extrem de puțină vreme.

— Timpul a șters din memorie amănuntele privind ședințele din octombrie '41, povestește V. G. Kostina. Dar îmi amintesc bine atmosfera generală : nici urmă de dezorientare, o disponibilitate permanentă pentru îndeplinirea sarcinilor trasate de Comitetul regional.

Urmăream tenace încărcarea la maximum a avioanelor. Indicația Comitetului regional de a nu permite expedierea nici unui avion încărcat sub normă era îndeplinită cu sfințenie.

Cînd scriu aceste rînduri, în memorie îmi revine următoarea imagine : fete și băieți de școală păzind cu o vigilență exemplară pe aerodrom grămezile de carne, de saci și lăzi cu alimente. Frigul te pătrundea pînă la oase. Dar, după ce se încălzeau puțin, ei încărcau aceste alimente în avioane, iar apoi curățau pista de zăpadă. Eram pur și simplu uluiți de unde au acești copii atîta putere ! Nimeni nu se plîngea, nimeni nu cîrtea. Îmi amintesc cu un sentiment de recunoștință de colhoznici, de întreaga populație a raioanelor răsăritene, al căror ajutor dat țării, Leningradului în acele zile era realmente vital.

Pe noi, membrii comisiei, ne lega o trainică prietenie. Foarte frecvent lucram cu Klavdia Ivanovna Domokurova, o femeie cu un caracter de fier, dar de o bunătate fără margini, un om plin de solicitudine, gata să ajute pe oricine la nevoie. Mi-l amintesc bine pe Terenti Fomici Ştîkov. Dădea indicaţii clare, precise, concrete. După venirea lui la Tihvin şi apoi la Efimovski activitatea comisiei a devenit mai eficace. Mihail Alekseevici Tairov, Grigori Grigorievici Vorotov, Nikolai Vasilievici Minkin şi ceilalţi colegi erau oameni minunaţi. Fermi, principiali şi clarvăzători.

Am învăţat mult de la ei. Îi invidiam pentru priceperea organizatorică, pentru talentul lor de a-i convinge pe oameni. Ei mi-au fost adevăraţi dascăli.

La 12 octombrie, tîrziu în noapte, la indicaţia lui A.A. Jdanov, comisia a analizat stadiul amenajării pistelor de aterizare pentru aparatele de transport ale Grupului de aviaţie-Moscova şi ale Grupului nordic special.

Mihail Alekseevici Tairov a raportat că aerodromul de la Hvoinaia este pregătit pentru iarnă. Pista a fost mărită cu 150 de metri, ceea ce permitea sporirea încărcăturii fiecărui avion cu 50—70 kilograme de alimente. Au fost reparate depozitele de materiale şi cel de benzină. S-au amenajat încăperi unde tehnicienii, şoferii, muncitorii, brigăzile de încărcători se puteau încălzi. Locurile de staţionare a avioanelor au fost special pregătite pentru aceste aparate mari.

Mihail Alekseevici a relatat amănunţit despre toate lucrările de pe aerodromul Hvoinaia ; războiul îl transformase într-o bază aeriană de pe care trebuiau să-şi ia zborul avioanele cu alimente pentru Leningrad.

În acea zi de octombrie, el a găsit-o la Zverev, secretarul Comitetului raional de partid Hvoinaia, pe K. I. Domokurova. Mihail Alekseevici le-a spus că merge la aerodrom să rezolve o treabă urgentă şi totodată să vadă cum decolează PS-84 în grupe de cîte trei. Klavdia Ivanovna l-a rugat s-o ia cu el.

Cînd au ajuns pe aerodromul înconjurat de o pădure de pini, la locurile de staţionare motoarele avioanelor făceau un zgomot asurzitor. Elicele stîrneau nori de pulbere de nea. La intervale mici, PS-84 rulau spre start. La un semnal au decolat una după alta patru patrule a cîte trei aparate. Era un spectacol de neuitat. Domokurova şi Tairov priveau cerul. După ce au luat înălţimea necesară, avioanele au alcătuit formaţia şi s-au îndreptat spre Leningrad.

Klavdia Ivanovna intenționase să rămînă la aeroport un ceas-două, dar a petrecut aici aproape toată ziua. Împreună cu un grup de eleve din clasele mari a nivelat pista. Nu putea sta deoparte. Crescuse într-o familie de truditori ai satului și îi plăcea munca fizică.

De altminteri, ea lucrează și astăzi, deși a depășit de mult vîrsta cînd alții trec la odihna binemeritată, cum se spune, cînd poți să mai lenevești în pat un ceas, cînd poți trăi fără griji și emoții.

20 octombrie. Ca de obicei, dis-de-dimineață la Tihvin sună telefonul secret. Este Leningradul. Răspunde Valentina Kostina. A recunoscut imediat vocea lui Ștîkov. Terenti Fomici întreabă dacă membrii comisiei cunosc prognoza meteorologică : pe Ladoga se anunță o serie de furtuni. Kostina îi răspunde afirmativ.

Sesizînd neliniștea din glasul secretarului Comitetului regional de partid, ea îi raportează că pe aerodrom s-a adus o cantitate suficientă de carne și că aviatorii au decis să sporească numărul curselor. Știu de furtună.

Situația Leningradului se înrăutățea continuu. Sarcinile Comisiei Comitetului regional, care pînă acum își concentrase atenția asupra supravegherii transportării pe calea aerului a alimentelor în orașul asediat, s-au înmulțit considerabil. Comisia și-a creat secții : organizatorică și de propagandă, pentru industrie și transporturi, agricolă, de cadre și de partizani. Conform unei hotărîri adoptate de Comisie la 20 octombrie 1941, conducerea primelor două a fost încredințată Klavdiei Domokurova și lui Nikolai Minkin. Ambii cunoșteau foarte bine zona, activul de partid și de stat. Înainte de război, Klavdia Ivanovna predase istoria la cursurile C.C. al partidului. Mulți dintre secretarii comitetelor raionale îi fuseseră cursanți. Acum, acest fapt ușura contactele, le făcea mai sigure.

Curînd după discuția Valentinei Kostina cu Știkov, membrii Comisiei s-au împrăștiat. Tairov a plecat la Tihvin. A trecut pe la punctul de distribuire a hranei pentru leningrădenii evacuați, unde l-a întîlnit pe Minkin, secretar al Comitetului regional, care sosise de la Leningrad cu prima cursă.

— Unde este Klavdia Ivanovna ? — a întrebat Tairov. Și ea trebuia să se întoarcă astăzi.

— A venit, dar de la aerodrom a plecat la Hvoinaia.

...Magazia înaltă din lemn, unde s-au întîlnit Tairov și Minkin, fusese amenajată ca punct de distribuire a hra-

nei. În încăpere a intrat un grup de vreo 20 de muncitori care sosiseră de la Leningrad cu Minkin. Unii aveau cîte un geamantanaș în mînă, alții — un rucsac mic pe spate. Îngînduraţi și rebegiți, și-au lăsat modestele bagaje lîngă perete și s-au așezat la masă. Încins pînă la roșu, godinul iradia o căldură plăcută, care se combina cu mirosul îmbietor al supei de bulion, turnată de bucătari în străchini.

În acele clipe, muncitorii se gîndeau cu durere în suflet la cei dragi rămași în orașul înghețat și înfometat.

Minkin și Tairov au căutat-o pe șefa punctului — o femeie scundă într-o scurtă vătuită — și au întrebat-o cîtă pîine primește un om pe zi.

— Trei sute de grame.

Tairov a scos din geantă blocnotesul și a notat pe ciorna unui proiect de hotărîre a Comisiei cu privire la activitatea punctelor de distribuire a hranei și de cazare a leningrădenilor evacuați cu avionul : „Cîte 400 de grame pe zi de persoană". Iar după fraza „o porție de mîncare caldă" a adăugat „de două ori pe zi". Propunerea lui Tairov privind mărirea rației de pîine și de mîncare caldă a leningrădenilor la punctele pentru evacuați a fost aprobată în aceeași zi.

Ziua de muncă a membrilor comisiei s-a încheiat, ca de obicei, după miezul nopții.

27 octombrie. În sfîrșit pe Ladoga a încetat furtuna. Provocase multe necazuri. În afara faptului că navigația a fost întreruptă și că aviatorii au trebuit să-și dubleze eforturile, în timpul furtunii, nu departe de Volhov, s-a prăbușit în apă singura macara cu care se efectuau lucrări de încărcare-descărcare.

Vorotov a lăsat totul de o parte și a plecat imediat la Volhov. Fiind un experimentat inginer, el și-a dat seama într-o clipă de consecințele situației create și a ajutat la scoaterea din apă și la repararea macaralei.

Discuția cu marinarii de pe Ladoga l-a convins definitiv pe președintele comisiei că navigația pe lac este compromisă și că aviația devine principala modalitate de comunicare cu Leningradul. De aceea, după întoarcerea la Tihvin, a convocat o ședință a comisiei cu următoarea ordine de zi : „Transportarea la Leningrad pe calea aerului a cărnii, untului și laptelui condensat". În spatele fiecărui cuvînt al acestui document laconic semnat de G. G. Vorotov

se aflau numeroase nopți albe și pline de tensiune, susținuta activitate organizatorică a membrilor comisiei, neconsemnate în nici un act oficial.

Ca întotdeauna, situația de la fața locului fusese bine studiată. La ședință, Vorotov a citit un proiect de hotărîre în care, printre altele, se spunea : comisia obligă Comitetul raional de partid și Comitetul executiv Hvoinaia să încarce în avioanele ce zburau la Leningrad numai carne și alte alimente cu valoare calorică ridicată. Hotărîrea cerea conducătorilor raionului ca, în pofida drumurilor desfundate, a penuriei de autocamioane, de mijloace cu tracțiune animală, a lipsei de bărbați sănătoși și puternici, să organizeze transportarea la timp a alimentelor la aerodromuri. Membrii comisiei se pregăteau să plece, cînd Vorotov, recitind hotărîrea, a propus să se mai adauge următoarea frază : „Este interzisă cu desăvîrșire plecarea avioanelor la Leningrad sub norma de încărcare". Toți s-au declarat de acord cu această precizare.

6 noiembrie. În noaptea de 5 spre 6 noiembrie, la Tihvin s-au auzit tunetul artileriei și vuietul bombardierelor. Într-o cameră mică din clădirea Comitetului raional de partid, unde se afla biroul lui Vorotov, președintele comisiei, a ars toată noaptea o veche lampă cu petrol.

Spre miezul nopții s-au strîns aici toți membrii comisiei. Tairov a scos un bidon militar.

— Permiteți, Grigori Grigorievici, cîte o gură de spirt în cinstea apropiatei sărbători ?

— Cîte o gură, da, a aprobat Vorotov.

Au băut cîte o gură de spirt. Tăceau. Inima le era grea. Situația de pe frontul de lîngă Tihvin devenea dramatică. S-a ordonat ca în dimineața de 7 noiembrie toată lumea să fie la sediu. Grigori Grigorievici pregătise pentru Leningrad rapoartele pentru zilele de 4 și 5 noiembrie cu privire la expedierea produselor lactate și din carne pe calea aerului. Apoi a precizat cu ce se va ocupa fiecare în zilele următoare.

Treabă era pînă peste cap. Fiecare acțiune, fiecare hotărîre a comisiei însemna legături trainice cu activul, cu populația, o muncă organizatorică în aparență puțin importantă. Fusese intensificată activitatea ziarelor raionale. În stațiunile de tractoare și mașini agricole, în colhozuri și gospodării de stat fuseseră amenajate vitrine pentru

afişarea ziarelor, se refăcuse reţeaua de radioficare, iar în unele raioane se reluaseră emisiunile de radio locale. În întreprinderi şi gospodării de stat se instalaseră panouri ale întrecerii, iar pe alocuri — panouri cu eroii de pe front. Se reactivase propaganda prin conferinţe. Lectorii Comitetului regional, activiştii comitetelor raionale de partid şi ai comitetelor executive raionale ţineau conferinţe, prezentau referate. Principalele teme erau : apărarea eroică a Leningradului, sprijinul dat de populaţia locală oraşului asediat. De mare popularitate se bucurau conferinţele despre faptele de eroism ale marinarilor din Flotila Ladogăi şi ale celor din Compania de navigaţie nord-vestică, despre curajul aviatorilor de pe navele de transport care aduceau din raioanele răsăritene alimente pentru leningrădeni şi ostaşi.

Eforturi continue reclama realizarea unor acţiuni cotidiene absolut necesare frontului : pregătirea cadrelor de mecanizatori, adunarea din raioanele de nord a pieilor brute şi a lînii, construirea unui drum ocolit spre Ladoga, expedierea la destinaţie a muncitorilor şi specialiştilor de la întreprinderile leningrădene evacuaţi pe calea aerului, internarea răniţilor, instruirea recruţilor. Şi toată această activitate vastă a comisiei, a comitetelor raionale de partid, comitetelor executive raionale nu era nicăieri consemnată. Doar în zecile de procese verbale ale diferitelor şedinţe, adunări şi seminarii se înşirau sarcinile realizate.

...În dimineaţa de 7 noiembrie a telefonat Jdanov. L-a rugat pe Vorotov să transmită felicitări membrilor comisiei cu prilejul aniversării Marelui Octombrie şi, apoi, a transmis următoarea dispoziţie :

— Rămîneţi toţi pe loc... Pregătiţi-vă să plecaţi la Efimovski.

O HALTĂ LA EFIMOVSKI

La cîteva zile după ce trupele noastre au părăsit Tihvinul, din însărcinarea Biroului Comitetului regional Leningrad al P.C. (b) al Uniunii Sovietice, T.F. Ştikov, secretar al Comitetului regional, a plecat la Efimovski, unde a condus o şedinţă a Comisiei Comitetului regional de partid. S-a discutat o singură problemă — în următoarele două săp-

tămîni (pînă la aducerea alimentelor pentru Leningrad la stația Podborovie pe Calea ferată de nord) să se facă tot posibilul ca avioanele de transport să zboare la Leningrad cu încărcătură maximă.

Tîrziu, într-o seară de noiembrie '41, Ştîkov a sosit în centrul raional Efimovski — o aşezare modestă în apropierea hotarului cu regiunea Vologda. Un automobil de teren, purtînd semnele vădite ale unei zile întregi petrecute pe drumuri desfundate şi pe un viscol năpraznic, a oprit în faţa sediului Comitetului raional.

Ştîkov a coborît din maşină şi a rămas încremenit: acolo unde pînă nu de mult se afla o casă cu etaj acum fumega un morman de ruine. În picioare rămăsese doar o parte din clădire, cu găuri întunecate în loc de ferestre. Or mai fi în viaţă cei ce lucrau aici ? Terenti Fomici ştia că, după ce au ocupat Tihvinul, fasciştii au bombardat metodic, de trei ori în 24 de ore, căile de acces spre acest oraş. Bombardau şi Efimovski. El spera ca, tocmai datorită caracterului metodic al bombardamentelor, tovarăşii să fi reuşit să se refugieze la timp într-un loc sigur. Presupunerea i-a fost confirmată.

Ştîkov i-a găsit pe membrii comisiei la marginea aşezării, într-o căsuţă scundă de bîrne, în care funcţiona dispensarul veterinar. Ei se strînseseră în cea mai încăpătoare cameră. La lumina palidă a unei lămpi cu petrol se desfăşura o discuţie animată. Pe masă se aflau harta regiunii, hîrtii. Deşi în sobă ardea focul, în cameră era frig. Toţi stăteau cu şubele pe ei. Ştîkov a salutat din prag, şi-a scos căciuda caucaziană şi scurta, şi-a potrivit tocul revolverului şi şi-a plimbat palma pe cap pentru a-şi netezi părul. S-a aşezat lîngă sobă şi a întins mîinile îngheţate spre foc, spunînd :

— După atîta drum ar fi bun un ceai.

Pe faţă îi jucau reflexele focului. Nu se grăbea să le spună de ce venise pe neaşteptate la Efimovski.

Lui Ştîkov i-a plăcut faptul că nici mutările dese şi dificile dintr-un loc în altul şi nici bombardamentele nu zdruncinaseră calmul membrilor comisiei. Şi-a amintit că în ziua plecării din Tihvin, alături de casa în care locuia K. I. Domokurova explodase o bombă. Klavdia Ivanovna scăpase ca prin minune. Dar pe faţa ei Terenti Fomici nu citise nici panică, nici spaimă. Ştîkov ştia că, atît înainte, la Tihvin, unde membrii comisiei lucraseră două luni, cît

și aici la Efimovski, unde îi căutase în toiul nopții, aceștia lucrau în condiții grele, fără să se cruțe. Zi și noapte bat drumurile frontului, îi surprind bombardamentele, dar nu sînt deprimați, nu se plîng ; se comportă ca adevărați comuniști, leningrădeni.

Ștîkov a ascultat în tăcere, fără să întrerupă deloc, informarea prezentată de Vorotov. A început să vorbească încet — vești din Leningrad, direct de la sursă. Toți ascultau emoționați : era doar vorba despre orașul lor drag. S-au bucurat mult — Comitetul de Stat al Apărării a dispus să se afecteze încă 24 avioane pentru transportul alimentelor la Leningrad. O parte din ele vor zbura pe ruta cea mai scurtă : Novaia Ladoga—Leningrad. Celelalte de la baza principală de la Hvoinaia.

— Așa că în zilele următoare așteptați la Hvoinaia aceste avioane. Întrucît avioanele de transport sînt insuficiente, a adăugat Ștîkov, în ajutorul Leningradului a fost trimis și un regiment de bombardiere grele TB-3. Ele vor zbura de pe aerodromuri din regiunea Vologda. Un asemenea aparat poate transporta într-o cursă trei-patru tone de alimente. Acum, zilnic, pe calea aerului se vor putea transporta la Leningrad cel puțin 200 de tone de alimente. Așa a hotărît Comitetul de Stat al Apărării.

Terenti Fomici a scos din buzunarul tunicii o hîrtie împăturită în patru, a desfăcut-o și a citit cu voce tare :

— "135 tone de cașă și supe concentrate, 20 tone de salam și carne de porc afumată, 10 tone de lapte praf și praf de ouă, 15 tone de unt, 20 tone de slănină și grăsime combinată. Total = 200 tone".

— Hotărîrea este semnată de Stalin. Această cantitate reprezintă sarcina maximă a aviatorilor în 24 de ore.

— Așa vasăzică, a intervenit Vorotov. Deocamdată, Terenti Fomici, aviatorii transportă zilnic de la Hvoinaia doar 70—80, cel mult 100 de tone.

— Înainte de venirea dumneavoastră, a spus Tairov, sculîndu-se în picioare, noi tocmai vorbeam despre expedierea la Leningrad pe calea aerului a unor cantități de carne, unt, brînză, lapte condensat...

Cu o mină ce trăda o mare concentrare, Ștîkov asculta, nu întrerupea pe nimeni.

— Raioanele nu reușesc să transporte carnea la aerodromuri, a oftat cu amărăciune Valentina Kostina.

— Și ca un făcut, a intervenit Domokurova, drumurile sînt desfundate : ba ger, ba zloată... Mașinile capotează.

Vorotov i-a prezentat lui Ştîkov hotărîrea de a nu mai permite plecarea avioanelor la Leningrad sub norma de încărcare. Comisia obliga comitetele de partid şi comitetele executive raionale Pestovo, Liubîtinsk, Moşenski, Borovici şi Opecensko să transporte în prima decadă a lunii noiembrie la aerodromuri întreaga rezervă de produse din carne şi de lactate.

— Va fi nevoie de o săptămînă, poate de două, i-a prevenit Ştikov, pentru a pune la punct aprovizionarea continuă a Leningradului pe calea aerului prin Vologda. Numai pe calea aerului. Alte căi nu avem. Ficcare zi, fiecare oră contează. În oraş mor oameni, cu miile. Toată speranţa e acum în aviatori, în avioane, în toţi cei ce răspund de transportul aerian. Şi în colhoznici...

Ultimele cuvinte — „şi în colhoznici" — te obligau să înţelegi într-un anume fel situaţia. Firește, colhoznicii aveau rezervele lor de alimente. În fiecare gospodărie ţărănească găseai o vacă, oi, porci... Şi dacă se va discuta cu tact şi convingător cu oamenii, a spus Ştîkov, sînt convins că ei vor reacţiona. În aceste zile grele, toţi cetăţenii sovietici îşi manifestă din plin sentimentele de patriotism şi responsabilitate faţă de destinele Patrici.

S-a aşternut tăcerea. Lemnele pîrîiau în sobă.

Apoi Tairov a început să citească două rapoarte zilnice din noiembrie despre cantităţile de carne expediate la Leningrad pe calea aerului, atrăgîndu-i atenţia lui Ştîkov asupra unui fapt semnificativ :

— Dacă la 4 noiembrie avioanele au transportat 88,8 tone de alimente (din care 60 tone de carne), a doua zi cantitatea s-a micşorat aproape la jumătate şi a reprezentat doar 46,9 tone. Aici e şi vina noastră.

— Dar toate vitele evacuate sînt în afara regiunii, a intervenit Vorotov.

— Aşa e, a răspuns Tairov. Şi totuşi colhoznicii puteau da mult mai multă carne... Nu degeaba vorbim de colhoznici, ei pot ajuta în mare măsură Leningradul.

Ştîkov a dat din cap aprobativ.

— Desigur, oamenilor le vine greu să dea din casă, a spus el. Toţi au familie, copii. Trebuie să le explicăm colhoznicilor în ce situaţie deosebit de grea se află Leningradul, că oamenii mor de foame. Sînt convins că activul se va achita de această sarcină. În aceste zile trebuie să mergem în fiecare sat, în fiecare cătun, să explicăm, să

apelăm la oameni, să-i rugăm să contribuie la fondul de ajutorare a Leningradului cu alimente din gospodăria lor. Dacă vom reuşi să organizăm aşa cum trebuie colectarea de alimente de la populaţie, aviatorii se vor putea menţine o săptămînă-două la nivelul normelor de transport stabilite de Comitetul de Stat al Apărării. Şi v-am spus, ţara nu va abandona Leningradul.

Fiecare realiza cît de complicată era situaţia. Fiecare se gîndea în acele clipe la soarta Leningradului, la felul în care va putea supravieţui acestor două săptămîni deosebit de grele. Şi mai departe ? Tihvinul era ocupat de germani. Cum să aduci acum alimentele pînă la malul estic al Ladogăi ?

— Grigori Grigorievici, am pentru dumneata o noutate, i s-a adresat Ştîkov lui Vorotov pe un ton cald, confidenţial. Consiliul militar al Frontului Leningradului şi Comitetul regional te transferă temporar din Efimovski. Rămînînd în continuare preşedintele Comisiei Comitetului regional, cu începere de mîine vei fi şi comisar al unui drum de 300 de kilometri pentru autovehicule, deocamdată inexistent, de la Ladoga la staţia Zaborie, care va ocoli Tihvinul.

Acest drum va trece printr-o zonă accidentată, fără prea multe aşezări. Zăpada şi cotele de nivel mari vor îngreuna munca. Dar altă soluţie nu există.

Vorotov a primit calm noua sarcină.

— Dumneata, Grigori Grigorievici eşti cel mai mare specialist al nostru în construcţia de drumuri. Îmi amintesc cît de bine te-ai descurcat cu construirea drumurilor de pămînt din zona de frontieră înainte de campania finlandeză. Poţi conta şi acum pe sprijinul nostru. Voi fi sincer : eu te-am propus.

Membrii comisiei au aflat că, înainte de a pleca la Efimovski, şi în activitatea lui Ştîkov se petrecuse o schimbare. Au aflat şi de ce se duce el la Vologda. Ultima noutate Terenti Fomici a lăsat-o pentru sfîrşitul discuţiei.

— În noaptea aceea, povesteşte M.A. Tairov, la sfîrşitul consfătuirii noastre, Ştîkov mi-a înmînat o telegramă cifrată de la Andrei Aleksandrovici Jdanov. Mi se ordona ca, menţinîndu-mi calitatea de membru al Comisiei Comitetului regional pentru conducerea raioanelor de nord-est, să plec imediat la Hvoinaia. Acolo urma să îndeplinesc funcţia de împuternicit al Consiliului militar al

Frontului Leningradului pentru transporturile aeriene. „O dată pe săptămînă vei zbura la Leningrad şi vei prezenta un raport lui Andrei Aleksandrovici Jdanov", mi-a spus Ştîkov.

Şi, parcă pentru a-mi atrage atenţia să preiau imediat această sarcină, a sunat telefonul. Erau cei de la Hvoinaia. Mesajul era alarmant : se întrerupsese fluxul alimentelor pe calea ferată. Aducerea lor din raioane diminuase şi ea mult. Avioanele plecau în cursă cu o încărcătură redusă.

Aşa a început noua mea misiune de luptă.

În aceeaşi noapte de noiembrie, după ce şi-a luat în mare grabă strictul necesar din camera în care era cazat, M.A. Tairov s-a urcat în maşină şi a plecat.

O oră mai tîrziu, Ştîkov şi Vorotov au plecat de la Efimovski la Zaborie. De acolo pornea viitorul drum ocolit spre Ladoga... Pînă la sosirea lui Ştîkov la Vologda rămăseseră doar cîteva zile.

CAIETUL CU COPERŢI DE MUŞAMA

„La 25 noiembrie 1941 am sosit la Vologda". Această însemnare din blocnotesul de lucru al lui Ştîkov consemna ziua în care trecuse la îndeplinirea sarcinii trasate de Comitetul regional de partid Leningrad şi de Consiliul militar al frontului şi anume — asigurarea transportului alimentelor la lacul Ladoga, la aerodromurile podului aerian.

Acest vechi oraş rus, aşezat pe malul rîului Suhona, devenise în acele zile un centru de aprovizionare a Leningradului asediat şi a trupelor de pe Frontul Leningradului. Aici, la Vologda, se aflau depozitele de alimente. Aici, de la începutul blocadei Leningradului, soseau zi şi noapte din toate colţurile ţării garnituri de trenuri cu alimente, muniţii şi materiale.

Dar să ne întoarcem la Efimovski, unde, la cîteva zile de la ocuparea Tihvinului de către fascişti, T.F. Ştîkov, secretar al Comitetului regional de partid Leningrad a ţinut un instructaj cu Comisia Comitetului regional pentru conducerea raioanelor de nord-est ale regiunii Leningrad.

La consfătuire, Terenti Fomici a spus : „Va fi nevoie de o săptămînă, poate de două, pentru a pune la punct

aprovizionarea continuă a Leningradului pe calea aerului. Mai departe va ajuta Vologda". Ce avea în vedere secretarul Comitetului regional atunci cînd se referea la Vologda, ce le sugera el membrilor comisiei ?

Incontestabil, cele 27 de raioane de nord-est rupte de Leningrad continuau să rămînă cea mai apropiată bază de aprovizionare cu alimente. În acel moment critic pentru Leningrad, cînd în noiembrie '41 s-a întrerupt transportul pe Calea ferată de nord, organizarea fluxului de alimente din resurse locale, inclusiv din rezervele gospodăriilor populației acestor raioane, spre aerodromurile podului aerian avea o importanță capitală.

Referirea la Vologda însemna că acest oraș devenea principalul centru strategic de aprovizionare a Leningradului. De aici pornea spre Leningrad principalul flux de încărcături. Tot de aici erau trimise spre bazele de spate ale Frontului Leningradului, la Podborovie și Zaborie, în special alimente, care, apoi, erau transportate pe calea aerului la Leningrad.

Amintim că de la Zaborie pornea drumul de autovehicule spre Ladoga. Legătura pe calea ferată dintre Tihvin și malul estic al Ladogăi a fost refăcută numai după eliberarea acestui oraș.

Tocmai pentru a rezolva problema aprovizionării cu alimente a Leningradului (de care depindea și activitatea neîntrerupă a podului aerian) a fost trimis la Vologda T.F. Știkov, în calitate de împuternicit al Comitetului de Stat al Apărării.

La scurt timp după aceea, Consiliul militar al Frontului Leningradului a trimis la nodurile de cale ferată din marile centre regionale ale țării un grup operativ, alcătuit din 150 de activiști de partid, de stat și din economie. Activitatea specialiștilor leningrădeni era îndrumată și coordonată de T.F. Știkov.

Fiecare membru al grupului avea un mandat în care se arăta că organele locale sînt obligate să-i acorde tot concursul la încărcarea și expedierea alimentelor și a altor materiale destinate Leningradului și trupelor de pe acest front.

Aceste mandate purtau semnătura lui A. A. Jdanov, secretar al C.C. al P.C. (b) al Uniunii Sovietice și membru al Consiliului militar al Frontului Leningradului.

Cum era organizată expedierea alimentelor de la Vologda la aerodromurile pe care își aveau bazele cărăușii

acrului în momentul în care legătura aeriană de transport cu Leningradul atinsese punctul ei culminant ?

La Leningrad trăiește și muncește Roman Markovici Sorokin, care, împreună cu Ștîkov, a sosit la Vologda la 25 noiembrie. Era ajutorul lui Terenti Fomici.

Sorokin trebuia să cunoască pînă în cele mai mici amănunte situația existentă la nodul de cale ferată Vologda, unde soseau zi și noapte, din toate colțurile țării, trenuri cu alimente, combustibil și muniții pentru Leningrad. Ajutorul lui Ștîkov era în permanentă legătură cu Comisariatul poporului pentru căile de comunicații, ținea evidența încărcăturilor aduse aici pe Calea ferată de nord, știa unde se află cutare sau cutare tren, nota pe zile și ore transportul alimentelor și materialelor ce urmau să fie trimise la Leningrad pe calea aerului.

La sfîrșitul lui noiembrie 1941, podul aerian funcționa din plin. În 24 de ore, aerodromurile din Leningrad primeau și expediau spre Pămîntul cel Mare circa 120 de avioane.

Memoria omului este ciudată. R.M. Sorokin își amintește în detaliu cum era organizat fluxul de mărfuri spre Ladoga. Dar despre felul în care o parte din ele erau dirijate de la Vologda spre Podborovie pentru a fi expediate pe podul aerian, inițial, el a povestit foarte puțin — cu timpul amănuntele s-au șters din memorie.

Dar, brusc, Roman Markovici și-a amintit de un caiet — un caiet obișnuit, cu coperți de mușama. În el își notase tot ce se întreprindea pentru sporirea capacității podului aerian, astfel ca Leningradul să poată primi zilnic cel puțin 200 tone de alimente cu valoare calorică ridicată.

Caietul cu coperți de mușama. Începînd de la 25 noiembrie 1941, toate însemnările din el conțin cuvintele : „carne", „unt", „afumături", „ciocolată", „lapte condensat"... Asemenea unei chei fermecate, caietul despre care și-a amintit Sorokin a descuiat depozitul memoriei. Și Sorokin a început să-și amintească evenimente, fapte, amănunte, cifre.

25 noiembrie. Sfîrșitul unei zile obișnuite de muncă. Sorokin putea acum să se așeze la masa de lucru din camera căminului Comitetului regional de partid Vologda. A deschis caietul cu coperți de mușama și a făcut prima însemnare despre expedierea — din ordinul lui A. I. Mi-

koian, membru al Biroului Politic al C.C. al P.C. (b) al Uniunii Sovietice, vicepreşedinte al Consiliului Comisarilor Poporului al U.R.S.S. — cîtorva vagoane cu unt, afumături, lapte praf, praf de ouă la Cerepoveţ şi Podborovie.

A doua zi, de pe aerodromul din Podborovie şi-a luat zborul o caravană de PS-84 încărcată cu alimente şi, însoţită de aparate de vînătoare din regimentul 154, s-a îndreptat spre Leningrad. În aceeaşi zi, bombardiere grele din regimentul 7 au depăşit cu bine Ladoga şi au adus la Leningrad tone de şuncă şi praf de ouă...

— Cînd am primit ştirea despre încheierea acestor zboruri am răsuflat uşuraţi, îşi aminteşte R.M. Sorokin. Munceam cu toţii de ne speteam. Dar nimic nu se putea compara cu misiunea aviatorilor. Şi astăzi îmi amintesc o scenă petrecută pe aerodromul Komendantski, cînd am plecat împreună cu Ştîkov din Leningrad. La cantina personalului de zbor, după ce i-a privit pe foarte tinerii locotenenţi care dormeau cu capul pe masă, Ştîkov a zîmbit şi a spus : „Nu e mult de cînd ei cereau voie mamelor să se ducă la cinematograf. De-ar şti ele cît de greu le este fiilor lor !"

Ştîkov s-a întors la locul de staţionare a avioanelor. După cinci minute a început un puternic bombardament de artilerie. Aterizarea unui mare grup de aparate de transport nu trecuse neobservată. Nu departe de locul de staţionare au explodat cîteva proiectile, dar, din fericire, nu au produs distrugeri.

Sorokin nu s-a mirat că nici unul din lucrătorii aeroportului nu a dat atenţie celor întîmplate. Bombardamentele de la sol şi din aer erau foarte frecvente şi oamenii nu mai reacţionau ; fiecare îşi vedea de treabă ca şi cum nu s-ar fi întîmplat nimic.

— Tovarăşi, vă rugăm să vă îmbarcaţi, s-a adresat comandantul navei pasagerilor care urmau să plece la Vologda.

După război, Sorokin a aflat că nava aeriană era comandată în acea cursă de căpitanul Vasili Litvinov, pilot al Grupului de aviaţie nordic, unul din pionierii traseului Leningrad-Pămîntul cel Mare. Era acelaşi pilot care, la 2 iulie 1942, va aduce la Leningrad de la Moscova, o dată cu medicamente şi alimente pentru spitale, patru caiete voluminoase, pe care le va preda la Comitetul de radio.

A doua zi „Leningradskaia Pravda" îi informa pe cititori că în oraș a fost adusă pe calea aerului partitura Simfoniei a șaptea a lui Dmitri Șostakovici. Sub bagheta lui K.I. Eliasberg, orchestra Radiodifuziunii a început să pregătească interpretarea publică a simfoniei, care a avut loc în sala mare a Filarmonicii din Leningrad.

...Atunci, la 25 noiembrie, Litvînov a executat o aterizare de mare clasă la Hvoinaia. Ștîkov era așteptat acolo de N.V. Minkin. Acesta i-a raportat că aparatele Grupului de aviație-Moscova transportaseră în ultimele 24 de ore aproximativ 150 tone de alimente. Nimic, nici un pericol nu putea împiedica zborurile eroice peste cercul blocadei.

E.I. Zverev, prim-secretar al Comitetului raional de partid Hvoinaia arată în memoriile sale că, în timpul șederii la Hvoinaia, Ștîkov s-a întîlnit cu aviatori, cu activul local, a discutat pe aerodrom cu colhoznicii care aduseseră pe sănii carne pentru leningrădeni.

— În discuția cu noi, notează Zverev, Terenti Fomici a repetat de cîteva ori : „Trebuie să rezistăm o săptămînă-două... Între timp, acolo pun la punct problema aprovizionării cu alimente".

În drum spre Vologda, ne-am oprit nu departe de Podborovie. Despre acest moment își amintește bine Nikolai Vasilievici Minkin, însărcinat de Comitetul regional de partid cu conducerea unui grup operativ care supraveghea întîmpinarea la Podborovie a leningrădenilor evacuați, expedierea lor departe, în spatele frontului, precum și încărcarea la norma cerută a caravanei aeriene de transport.

Pe Minkin ne-a ajutat să-l găsim G.G. Vorotov, care ține o legătură strînsă cu el (Nikolai Vasilievici locuiește la Svetlovodsk, regiunea Kirovograd). Minkin nu a pregetat să răspundă rugăminții noastre de a ne povesti despre acele vremuri.

„Împreună cu Ștîkov am plecat pe un PS-84 din Hvoinaia spre Vologda, scrie el. Peste o jumătate de oră avionul a aterizat la trei kilometri de Podborovie, într-o poiană mare, transformată în aerodrom. Terenti Fomici mi-a trasat cîteva sarcini, după care, împreună cu ajutorul său, a plecat la Vologda. Pe acest teren, în decurs de 24 de ore aterizau și decolau 25 de PS-84 cu leningrădeni evacuați, în marea lor majoritate muncitori și specialiști. Oamenii

trebuiau să se încălzească, să fie hrăniți și, apoi, noaptea, expediați în vagoane de marfă special amenajate la locurile de muncă din spatele frontului, unde fuseseră evacuate întreprinderile. Uneori, avioanele făceau două curse pe zi și aduceau peste 1 200 de persoane ce urmau să fie evacuate mai departe, la Celiabinsk, Sverdlovsk și Novosibirsk. Ștîkov ne-a rugat să supraveghem atent descărcarea și încărcarea aparatelor pentru a nu întîrzia decolarea.

Am inspectat rampele temporare unde se descărcau alimentele aduse pe calea ferată. O parte din ele, în special untul, ciocolata, carnea și conservele erau transportate de la stația Podborovie la aerodrom cu autocamioanele. Celelalte erau expediate cu mașinile pe drumurile de pămînt spre Ladoga. Cu Ștîkov m-am înțeles să-i comunic zilnic la Vologda cantitatea de alimente sosită, precum și aceea pe care o expediam pe calea aerului.

Țineam o legătură telefonică permanentă și cu M.A. Tairov, împuternicitul Consiliului militar pentru transportul aerian la Hvoinaia.

Mi-au rămas întipărite în minte cuvintele rostite de Ștîkov înainte de a pleca la Vologda : „În orice moment voi ști unde se află cutare sau cutare tren care se îndreaptă spre Vologda, ce alimente transportă și în ce cantitate. Dar acest lucru nu e suficient..."

Ștîkov nu și-a terminat gîndul, dar eu am intuit ce a vrut să spună. El și colegii lui din grupul operativ desfășurau o activitate uriașă. Dar el nu voia să se evidențieze pe sine sau talentul lui organizatoric. Astfel, ca și cum totul s-ar fi petrecut fără participarea sa, a spus :

„Astăzi am telefonat din Leningrad la Comitetul regional de partid Vologda. Și ce credeți ? Fără a aștepta reluarea traficului pe Calea ferată de nord, Vologda a dat Leningradului din rezervele ei regionale sute de tone de alimente. Așadar, Nikolai Vasilievici, transmite aviatorilor că în zilele următoare fiecare aparat va putea efectua cîte două curse".

Pe aerodrom Ștîkov a fost așteptat de Boris Fedorovici Nikolaev, vechi coleg de muncă în Comsomol, secretar al Comitetului regional de partid Vologda. Prietenii s-au îmbrățișat și apoi s-au suit în mașină. Prima întrebare pusă lui Nikolaev a fost : „Cum stați cu aducerea alimentelor, combustibilului și muniților ?" Nikolaev s-a încruntat.

Situația era alarmantă.

Mărfurile erau aduse din sute de staţii dispersate pe un teritoriu imens. La rampele de încărcare apăreau frecvent greutăţi : ori erau prea puţini muncitori, ori lipseau autocamioanele sau caii. Unele staţii erau înzăpezite şi nu avea cine să le deblocheze. Alteori trenurile staţionau timp îndelungat din lipsă de cărbuni sau lemne pentru locomotive. În aceste cazuri, Ştîkov şi colaboratorii lui plecau la locurile de expediere, stabileau contacte directe cu organizaţiile locale de partid, activul de stat şi cu sprijinul lor înlăturau dificultăţile. Cuvintele calde pe care le avea despre viaţa şi lupta leningrădenilor îi puneau în mişcare pe oameni. După orele de muncă, învingînd oboseala, ei se grăbeau să vină în ajutorul locuitorilor oraşului de pe Neva.

În noiembrie, regiunea Vologda a dat Leningradului 3 500 tone de făină, 50 tone de lapte praf şi 26 tone de brînză.

Cu excepţia făinii (transportate în oraşul asediat pe drumul de gheaţă), toate aceste alimente au fost transportate la Podborovie şi de acolo, cu avioanele, pe aerodromurile Leningradului. Acest fapt a fost consemnat de Sorokin în caietul cu coperţi de muşama.

În ultimele zile ale lui noiembrie, în caietul lui Sorokin au apărut însemnări despre aducerea unor cantităţi de alimente la aerodromurile de campanie din regiunea Vologda, unde, începînd cu mijlocul lunii respective, fuseseră transferate escadrile de bombardiere grele. La sfîrşitul lui noiembrie 1941, Sorokin transmitea prin firul secret un raport operativ lui A.A. Jdanov, N.S. Soloviev, preşedintele Comitetului executiv regional şi lui F.N. Lagunov, comandantul serviciilor de spate ale Frontului Leningradului, în care arăta că din Vologda au fost aduse la aerodromurile de campanie în decursul unei singure zile cîteva vagoane de carne presată, în medie două tone de avion.

Mulţi ani mai tîrziu, la cea de-a 20-a aniversare a lichidării blocadei, T.F. Ştîkov a relatat acest fapt în „Vecerni Leningrad" :

„Colectivul depoului din Danilov al Căii ferate de nord, scria el în articolul «Ţara era alături de Leningrad», a făcut un autentic act de eroism. Aflînd despre situaţia grea din transporturi, aceşti oameni au hotărît să acopere

distanţa Danilov-Cerepoveţ cu o garnitură încărcată cu alimente cu destinaţia Leningrad fără a se mai alimenta la Vologda. Au procedat astfel : la locomotivă au ataşat un vagon descoperit cu butoaie cu apă, lemne şi cîţiva oameni; pe drum aceştia aruncau din mînă în mînă lemne în tender. Trenul a fost condus de mecanicii Pogojev, Bezborodin, Lukianov şi Sergheev".

Stabilind o legătură directă şi trainică cu organele locale, beneficiind de sprijinul permanent al Comitetului de Stat al Apărării şi al Comisariatelor poporului, T.F. Ştîkov şi colegii săi din grupul operativ au reuşit să organizeze o circulaţie fluentă a trenurilor spre Vologda.

— Pe harta dispeceratului de la nodul feroviar Vologda — îşi aminteşte R.M. Sorokin — liniile pe care se transportau alimentele şi materialele spre Leningrad pe Calea ferată de nord erau marcate cu roşu. În fiecare miez de noapte, transmiteam pentru A.A. Jdanov, prin telefonul secret, un raport cu privire la transporturile spre Leningrad. La mijlocul lui decembrie 1941, se putea vorbi de un flux puternic, din zi în zi mai mare, de alimente, combustibil şi muniţii.

O parte din materiale aşteptau la Podborovie şi Zaborie să fie expediate. La intersecţia Căii ferate de nord cu Calea ferată Iaroslavl se afla „în rezervă", încărcată în vagoane, o mare cantitate de alimente, combustibil şi muniţii. Din cauza bombardamentelor, acestea erau expediate separat, excluzîndu-se orice vecinătate a alimentelor cu combustibilul şi muniţiile.

Imediat după eliberarea Tihvinului, în rapoartele mele zilnice relatam pe larg situaţia transportului de alimente: ce cantitate a ajuns la Tihvin, ce cantitate se află în drum de la Vologda spre Tihvin, cîte trenuri se apropie de Vologda, ce cantitate se află „în aşteptarea" unor dispoziţii speciale.

În cazuri excepţionale, T. F. Ştîkov sau eu eram nevoiţi să ordonăm conducerii depozitelor din Vologda să expedieze alimente la Leningrad. De fiecare dată, ordinul era executat imediat.

Pentru Terenti Fomici munca la Vologda era ceva sfînt. Nu se menaja deloc. Au fost cazuri cînd, bolnav fiind, cu febră mare, s-a deplasat la o staţie îndepărtată unde se produsese o dereglare a transportului de alimente pentru oraşul lui Lenin.

Odată am fost martor la o discuţie a lui Ştîkov pe fir secret cu un reprezentat al Comisariatului poporului pentru căile de comunicaţii. Ştîkov cerea accelerarea expedierii la Leningrad a unor produse din carne. Avioanele nu aveau ce transporta. Era evident că răspunsul acestuia nu l-a satisfăcut pe Ştîkov. Faţa lui trăda pînă şi cea mai mică tulburare. Ştiam cît îl costau asemenea discuţii ; încă de pe atunci Terenti Fomici acuza frecvent dureri de cord.

— Cunoaşteţi prost situaţia din Leningrad.

În vocea lui Ştîkov au apărut note dure. Ştia să ceară, să insiste. În acelaşi timp, acorda oamenilor încredere deplină. Dacă un colaborator greşea, nu recurgea imediat la sancţiuni. Nu era adeptul măsurilor administrative. Om de o cinste ireproşabilă, binevoitor, accesibil, Terenti Fomici îşi înţelegea şi preţuia colaboratorii. Se purta cu ei simplu şi avea darul rar de a le insufla încredere în forţele şi capacitatea lor.

...Spre sfîrşitul convorbirii pe fir secret faţa lui Ştîkov se mai înseninase.

— Asta este altceva, a spus el. Vreau să înţelegeţi că fiecare întîrziere în aprovizionarea cu alimente înseamnă moartea a cîtorva sute de leningrădeni...

O altă întîmplare consemnată în caietul cu coperţi de muşama al adjunctului lui Ştîkov. S-a petrecut în ultima zi a lui noiembrie 1941...

— Am telefonat la Moscova, la Comisariatul poporului pentru căile de comunicaţii, povesteşte Sorokin. Am primit date privind transporturile în următoarele două-trei zile. Printre altele, mi-au spus că sînt în drum spre Perm cîteva vagoane cu ciocolată şi cu unt. Toate acestea trebuiau să ajungă pe calea aerului la Leningrad.

Din păcate, în ziua sosirii acestui tren la Vologda nu am putut comunica la Leningrad existenţa acestor alimente, căci vagoanele cu ciocolată şi unt „se pierduseră". A trecut o zi, au trecut două şi vagoanele parcă intraseră în pămînt. „Desigur, le-au furat — m-am gîndit —, au prădat vagoanele. Pe linie acţionează o bandă de hoţi".

A trebuit să sesizez conducerea Căii ferate de nord. În cele din urmă, ciocolata şi untul au fost găsite, iar hoţii arestaţi. Din fericire, ei nu reuşiseră să ducă pînă la capăt treaba lor murdară, şi alimentele au fost expediate la

Leningrad. Criminalii au fost pedepsiți după legile din timp de război.

Aflînd despre această întîmplare, Ștîkov mi-a cerut un raport detaliat. În acel moment, Terenti Fomici se afla la Moscova. Mi-a spus că l-a informat pe Stalin despre cazurile de furt pe căile ferate. Ca urmare, au fost întreprinse măsuri foarte severe de combatere a acestor infracțiuni.

Nu după mult timp a avut loc o altă întîmplare : membrii grupului operativ au depistat o întîrziere în expedierea unei cantități de lapte condensat.

Într-una din hotărîrile din noiembrie ale Comitetului de Stat al Apărării se spunea că va trebui să se furnizeze zilnic Leningradului zece-douăzeci tone de lapte condensat.

Au început să verifice fiecare verigă a lanțului pentru a depista în ce punct era întrerupt. S-a constatat că întîrzierea se datora lipsei cutiilor de lapte. Imediat s-au luat măsuri și laptele a fost expediat.

Peste cîteva zile, la Vologda a telefonat N. V. Minkin de la Podborovie : sosise, în sfîrșit, laptele condensat. Totul a fost expediat cu avioanele de transport la Leningrad. În aceeași zi, locuitorii orașului asediat au primit peste 20 tone de alimente, în principal lapte condensat.

Alături de această cifră, în caietul lui Sorokin figura o alta, tot atît de importantă. Ea reprezenta tonele de carne presată, pe care piloții avioanelor de transport le aduseseră pe aerodromul Smolnoe. Anastas Ivanovici Mikoian dăduse dispoziție ca la Leningrad să fie expediată cît mai multă carne presată, căci ocupa mai puțin loc și permitea încărcarea avioanelor la capacitatea maximă. El a cerut Comisariatului poporului pentru industria cărnii un raport amănunțit privind cantitatea de carne presată, cît timp poate fi păstrată în condiții normale, care pot fi pierderile. A cerut ca numai Leningradului să i se furnizeze carne în bloc. Aflînd despre această hotărîre, Terenti Fomici a răsuflat ușurat.

Vologda își făcuse datoria cu prisosință.

Ștîkov a rugat să se transmită lui Tairov, împuternicitul la Hvoinaia al Consiliului militar al Frontului Leningradului pentru transportul aerian, că circulația pe întreaga Cale ferată de nord a fost restabilită și că, deci, acum trenurile cu alimente vor ajunge regulat la Hvoi-

naia. Comunicarea optimistă a lui Ştîkov a fost expediată la Hvoinaia cu avionul-curier.

La întoarcerea avionului la Vologda, pilotul a adus răspunsul lui Tairov. Acesta informa că sarcina Comitetului regional de partid şi a Consiliului militar al Frontului Leningradului se îndeplineşte cu succes : în unele zile, Hvoinaia expediază la Leningrad pe calea aerului peste 200 de tone de alimente cu valoare calorică ridicată.

ÎMPUTERNICITUL CONSILIULUI MILITAR

La Efimovski, T.F. Ştikov, secretar al Comitetului regional Leningrad al P.C. (b) al Uniunii Sovietice, i-a înmînat lui M.A. Tairov, membru al Comisiei Comitetului regional de partid pentru conducerea raioanelor de nord-est, o telegramă cifrată de la A.A. Jdanov, în care i se ordona să plece imediat la Hvoinoia, unde urma să lucreze ca împuternicit al Consiliului militar al Frontului Leningradului pentru transportul aerian.

În anii războiului, în viaţa lui Mihail Alekseevici Tairov s-au produs multe schimbări bruşte. Dar cea mai neaşteptată a fost, cu siguranţă, plecarea precipitată din Leningrad. Aceasta s-a întîmplat a doua zi după ce hitleriştii au ocupat Schlisselburg-ul. L-a trezit din somn un telefon al lui G.G. Vorotov, secretar al Comitetului regional de partid Leningrad. Deşi au trecut de atunci peste patru decenii, el îşi aduce aminte şi acum cuvînt cu cuvînt comunicarea acestuia :

— Cunoşti hotărîrea Biroului Comitetului regional? Pregăteşte-te de plecare ! La şase să fii pe aerodromul Komendantski.

Trezit brusc din somn în puterea nopţii, somnoros, Tairov nu putea deloc să priceapă de ce trebuie să fie la ora şase pe aerodromul Komendantski. Numai după ce s-a trezit de-a binelea a sesizat sensul comunicării lui Vorotov : trebuia să zboare imediat la Tihvin. Pe aerodrom — era în dimineaţa lui 9 septembrie — Tairov şi-a amintit că nu-şi avertizase colaboratorii din secţie asupra plecării lui. Îl vor căuta mult, fără să-i dea de urmă. A zburat din Leningrad.

Rememorînd evenimentele din acele zile, Tairov arată că şi grupul de specialişti din secţia lui vor veni peste două săptămîni cu avionul la Tihvin. Apoi, cinci din ei vor fi transferaţi de la Efimovski la Hvoinaia şi vor deveni mîna lui dreaptă, ca împuternicit al Consiliului militar pentru transportul aerian. Dar acest lucru se va produce după ce trupele vor părăsi Tihvinul, după transferarea Comisiei Comitetului regional la Efimovski şi după o altă schimbare în activitatea lui Tairov.

Dar atunci, în ziua de 9 septembrie, dis de dimineaţă, Mihail Alekseevici abia a reuşit să dea o fugă la fratele său pentru a-i spune că pleacă şi, în mare grabă, să se înapoieze la locuinţa lui de pe strada Vereiski, să-şi ia haina veche de piele şi cîteva lucruri absolut trebuincioase, după care a alergat la aerodrom.

În momentul în care Ştîkov îi transmitea la Efimovski hotărîrea lui Jdanov privind noua sa misiune şi ordinul de a pleca imediat la Hvoinaia, Tairov nu-şi putea imagina cum el, un agronom, necunoscător într-ale aviaţiei, va putea da ordine, sfaturi, indicaţii aviatorilor.

Şi numai pe drum spre Hvoinaia, revenind cu gîndul la discuţia cu Ştîkov, a sesizat el ce se întîmplă. Sensul noii sale misiuni se desprindea din cuvintele rostite de Terenti Fomici la despărţire : „O dată pe săptămînă vei zbura la Leningrad, îi vei raporta lui Andrei Aleksandrovici situaţia... Cu avioanele trebuie să expediezi carne, cît mai multă carne... Ne punem mari speranţe în colhoznici... Trebuie să rezistăm cu orice preţ o săptămînă-două... Ne va veni în ajutor şi Vologda..."

„Pentru a face la Hvoinaia ceea ce am făcut tot timpul la Tihvin şi Efimovski, şi-a spus el, nu e deloc nevoie să fii aviator". Organizarea ajutorului dat oraşului asediat cu produse alimentare era cea mai importantă sarcină a Comisiei Comitetului regional. Pe la mijlocul lui noiembrie situaţia Leningradului s-a înrăutăţit dramatic. Viaţa cetăţenilor oraşului atîrna de un fir de păr. Foametea devenise cel mai înfricoşător şi nemilos duşman. Responsabilitatea lui Tairov a crescut enorm. Salvarea leningrădenilor era prioritatea priorităţilor. Din păcate, însă, raioanele de nord-est ale regiunii rămăseseră cu rezerve de alimente mai mult decît modeste. Comisia Comitetului regional interzisese cu desăvîrşire autorităţilor raionale şi organelor de achiziţii şi aprovizionare să distribuie cetă-

ţenilor de aici pîine, cartofi, legume, produse lactate, carne provenite din achiziţiile de stat. S-a dat un ordin extrem de sever : laptele va fi transformat imediat, la fabricile de lactate locale, în unt şi brînză şi în cîteva ore sau zile va fi adus la aerodromul Hvoinaia. Tot aici trebuia adusă întreaga rezervă de brînză, unt, smîntînă şi carne a raionului. Alimentele sosite pe calea ferată la staţiile Hvoinaia, Kuşavera, Zaborie şi Podborovie urmau să fie aduse imediat la aerodrom.

Din păcate, colectările centralizate de carne şi grăsimi în prima decadă a lui noiembrie şi în special spre sfîrşitul lunii au scăzut considerabil. În această situaţie critică, Tairov, ca împuternicit al Consiliului militar, trebuia să asigure încărcarea la maximum a avioanelor. De asemenea, cele trei escadrile ale Grupului de aviaţie-Moscova trebuiau să-şi dubleze numărul de zboruri la Leningrad şi, pe cît posibil, să depăşească norma stabilită pentru 24 de ore.

„Mai multe alimente... Carne, cît mai multă carne!" — îşi amintea mereu Tairov cuvintele rostite de Ştîkov la despărţire. Tot drumul, hurducat zdravăn de automobilul de teren, s-a gîndit intens unde să mai găsească rezerve pentru a mări cantitatea de alimente salvatoare.

Cunoştea bine locurile, posibilităţile gospodăriilor de aici. Înainte de război, ca agronom-şef, iar apoi, ca şef al Secţiei agrare a Comitetului regional de partid, cutreierase mult aceste raioane. Acelea erau, însă, vremuri de pace. Acum situaţia se schimbase radical. Şeptelul proprietate obştească se redusese foarte mult. Cea mai mare parte a vitelor evacuate fuseseră duse încă în septembrie mai departe, spre est, în regiunea Vologda.

Tairov dispunea de numeroase date referitoare la animalele rămase. În cel mai bogat raion, Moşenskoe, — ceva mai mult de 10 000 de capete de vite, de două ori mai puţin decît înainte de război. Acelaşi lucru se putea spune şi despre oi, porci şi alte animale.

Ştîkov avea dreptate. Accentul va trebui pus pe rezervele personale ale colhoznicilor, ale muncitorilor şi funcţionarilor de la staţiile de maşini şi tractoare şi de la fabricile de cherestea. În acelaşi raion Moşenskoe există prin sate şi cătune ţărani cu gospodării prospere, care trăiesc după obiceiurile vechi. Aceştia nu vor înţelege şi nu vor da dintr-o dată. Una e să dea la colectări şi cu totul alta e să dea, fie şi contra cost, de bună voie. Nu e un

lucru uşor pentru ţăran, mai ales în timp de război, să dea statului din curte vaca, oaia sau porcul chiar şi împrumut, chiar şi în schimbul unei chitanţe care va fi onorată, poate, cîndva, medita Tairov. În plus, familiile rămăseseră fără gospodari — aproape toţi bărbaţii se aflau pe front. Există numeroase familii cu mulţi copii. Colhoznicii se bizuiau acum pe lotul personal şi pe vitele din ogradă. Cu toate acestea, era încredinţat că, dacă oamenilor li se va vorbi frumos, li se va explica situaţia disperată a Leningradului, ei nu vor precupeţi nimic.

Aşa că în aceste zile urma să se achite de o sarcină extrem de grea. Şi ca şi cum aceasta nu ar fi fost de-ajuns, în urma unei hotărîri din noiembrie a Comitetului de Stat al Apărării numărul avioanelor de transport care circulau pe podul aerian aproape se dublase. Acum, în acest scop lucrau, în afară de escadrilele de la Hvoinaia, toate celelalte escadrile ale Grupului de aviaţie-Moscova. În două curse, adică în decurs de 24 de ore, PS-84 transportau la Leningrad 200 tone de alimente. Chiar dacă colhoznicii vor furniza jumătate din cantitate, „pentru a rezista două săptămîni" tot mai trebuiau aduse la aerodrom 1 500 tone de alimente. Numai atunci Tairov putea raporta că sarcina a fost îndeplinită.

...Tairov s-a uitat la ceas. Opt. Dar în jur era întuneric beznă. În depărtare clipeau nişte luminiţe. Au lăsat în urmă ultimul sat înainte de Hvoinaia — Ostahovo. Au făcut o mică haltă pentru ca şoferul să pună apă în radiator. Pe cer s-a aprins o rachetă verde, şi încă una, şi încă una. Dinspre aerodromul de la Hvoinaia răzbătea pînă la ei uruitul motoarelor de avion.

După o jumătate de oră de mers pe drumul plin de hîrtoape, automobilul de teren s-a oprit în faţa unei case din bîrne cu un etaj — sediul Comitetului raional de partid Hvoinaia. Prin ferestrele cabinetului primului secretar răzbăteau firicele de lumină. Zverev era la post. Poate că nici nu părăsise sediul, poate că înnoptase acolo. Se întîmpla destul de des.

— Am coborît din maşină şi imediat m-a asurzit zgomotul avioanelor, povesteşte M. A. Tairov. În drum spre Leningrad, navele grele treceau chiar pe deasupra capului meu. Cerul era senin. Prin pîcla uşoară a dimineţii s-a văzut clar cum păsările de oţel cu aripi mari s-au grupat cîte trei şi apoi în formaţie. Nu mi-am luat ochii de la avioane pînă acestea nu au dispărut în înaltul cerului.

Iată şi podul aerian ! Rebegit după un drum atît de lung şi obositor, brusc, am uitat de oboseală. Calculam mintal cîte alimente vor lăsa la Leningrad după două ore de zbor aceste nouă avioane. Rezulta că, încărcate la capacitate maximă, ele duceau aproape 20 de tone. Dar se realizează oare această capacitate maximă ?!

Urcînd scara de lemn cam abruptă a sediului, mă gîndeam cum să organizez mai judicios munca, cum să facem faţă mai bine în acest interval de două săptămîni, pînă cînd acolo, la Vologda, Ştîkov şi grupul lui operativ vor reuşi să asigure transportul continuu pe Calea ferată de nord al alimentelor pentru Leningrad şi, desigur, pentru Hvoinaia şi Podborovie — principalele baze de alimente de la capătul estic al podului aerian.

Mă aflam încă pe scară, cînd am auzit soneria telefonului ; am iuţit paşii, presimţind că eu eram cel căutat, şi am dat buzna în cabinetul lui Zverev, secretarul Comitetului raional de partid.

— Tairov ? Da, a sosit, a răspuns Zverev.

Se cunoşteau încă de dinainte de război. Tairov l-a tratat întotdeauna pe Zverev ca pe un prieten. La rîndul său, Evgheni Ivanovici îl simpatiza pe omul acesta vesel şi dinamic. De aceea, secretarul s-a bucurat de sosirea vechiului cunoscut.

— Imediat, imediat. Vi-l dau la telefon.

După ce i-au transmis conţinutul telegramei cifrate, Zverev şi I.S. Sergheev, preşedintele Comitetului executiv raional Hvoinaia, care se afla în cabinet — vechi cunoscut şi el —, i-au strîns pe rînd mîna lui Tairov.

— Evgheni Ivanovici Zverev, povesteşte M.A. Tairov, cîştiga imediat simpatia interlocutorului. Se comporta simplu. Mă convinsesem de mult că zîmbetul lui sfios, permanenta lui amabilitate nu-l împiedicau să fie un conducător principial şi exigent. Sergheev avea un caracter cu totul diferit. Violent, impulsiv, era adesea aspru, dar nu răzbunător. Se întîmpla uneori să fie dur, dar se domolea repede şi întotdeauna găsea un prilej pentru a-şi cere scuze. Nu ţinea pe nimeni de rău. De aceea, toată lumea se împăca cu firea lui aspră. Cei doi conducători ai raionului au devenit colaboratorii mei de nădejde. Iar prietenia consolidată şi încercată în acele zile a dăinuit mulţi ani.

* * *

Despre evenimentele ce au urmat primirii ordinului de la Smolnîi ne-a relatat Evgheni Ivanovici Zverev, pe care acum cîţiva ani l-am găsit la Moscova cu ajutorul Polinei Ivanovna, soţia lui Sergheev (ea locuieşte la Leningrad). Pregătindu-ne să mergem la Hvoinaia, l-am invitat şi pe el.

Întîlnirea noastră a avut loc în clădirea din cărămidă cu un etaj, unde se află sediul Comitetului raional de partid (în cea veche, rămasă intactă, funcţionează o şcoală de muzică). La întîlnire a participat şi Anatoli Alekseevici Bobrişcev, actualul prim-secretar al Comitetului raional de partid Hvoinaia. El l-a primit cu multă căldură pe predecesorul lui de demult, din timpul războiului (Bobrişcev avea acum vîrsta din '41 a lui Zverev). La reuniune au luat parte activişti ai Comitetului raional şi ai Comitetului executiv din timpul războiului.

La sfîrşit am stabilit să ne revedem la Hvoinaia. Dar timpul este necruţător : Evgheni Ivanovici nu a mai participat la o nouă întîlnire. Şi acum, cînd el nu mai este, deosebit de preţioasă rămîne relatarea lui din ziua memorabilei noastre întîlniri.

— La mijlocul lui septembrie '41, ne povestea Evgheni Ivanovici, Hvoinaia asigura legătura aeriană nu numai cu Leningradul, ci şi cu detaşamentele de partizani. Modesta noastră aşezare devenise unul dintre centrele mişcării de partizani din raioanele de nord-est ocupate de fascişti. Responsabilitatea şi tensiunea muncii noastre crescuseră îndeosebi după ocuparea Tihvinului. Acesta a fost momentul cînd a venit la noi Mihail Alekseevici Tairov.

Nici n-a trecut bine pragul Comitetului raional, că a şi sunat telefonul. De la Leningrad i se cerea lui Tairov să asigure ca din resursele locale să fie expediată zilnic de la Hvoinaia pe calea aerului, la început o cantitate de 150 tone de alimente, iar spre sfîrşitul lui noiembrie — 200 de tone. Lui Mihail Alekseevici i s-a transmis ordinul lui Ştîkov de a convoca de urgenţă o consfătuire a secretarilor comitetelor de partid şi a preşedinţilor comitetelor executive din raioanele de est cu un singur punct la ordinea de zi : „Acordarea de ajutor urgent în alimente Leningradului".

Ce putea raporta Tairov, care abia păşise pe pămîntul Hvoinei şi nici nu apucase să-şi vină în fire după drum?! Dar aveau încredere în el. Iar Tairov, care cunoştea bine cadrele raioanelor de est, a încredinţat Leningradul că sarcina Comitetului regional de partid va fi îndeplinită.

După această convorbire telefonică am sunat comitetele raionale vecine şi le-am transmis indicaţia Comitetului regional. Îmi amintesc că Tairov i-a rugat insistent să facă tot ce le stă în putinţă pentru asigurarea unei activităţi neîntrerupte a avioanelor de transport. A propus ca imediat să fie convocaţi şi instruiţi temeinic preşedinţii sovietelor săteşti. Să se stea de vorbă cu fiecare colhoznic, adunările săteşti să fie foarte bine pregătite. Rezultatele muncii depindeau integral de abordarea cu inteligenţă şi tact a fiecărui om. Şi noi, la Hvoinaia, am ţinut o şedinţă operativă cu activiştii Comitetului de partid şi ai Comitetului executiv raional. În aceeaşi zi aceştia au plecat pe teren.

Timpul ne presa. Dar în discuţiile cu sătenii nu trebuia să ne grăbim. La adunări, în discuţiile individuale, ţăranii voiau să chibzuiască totul pe îndelete, cu de-amănuntul. N-aveam ce face. Trebuia să stăm, să ascultăm şi „să băgăm la cap".

A FOST ALES MOŞENSKOE

Curînd după lichidarea blocadei, Comitetul de Stat al Apărării a trimis Comitetului raional Moşenskoe al P.C. (b) al Uniunii Sovietice o telegramă în care le mulţumea oamenilor muncii din acest raion pentru ajutorul deosebit în alimente acordat populaţiei Leningradului asediat.

Tairov a mai zăbovit puţin în biroul lui Zverev. Vroia să stabilească ce raioane va lua el. Ţinea seama de faptul că raionul Hvoinaia devenise o bază aeriană de sprijin în afara cercului blocadei, una din bazele importante ale mişcării de partizani. Tot Hvoinei îi revenea răspunderea şi pentru asigurarea la timp a alimentelor necesare spitalelor şi caselor de copii evacuate în centrul raional.

Tairov a observat că Zverev, Sergheev şi colaboratorii lor se descurcă foarte bine în situaţia creată. Se convin-

sese că sînt oameni activi, buni organizatori şi că nu aveau nevoie de el; putea pleca deci, în oricare alt raion.

Toate acestea i-au fost confirmate de desfăşurarea primelor adunări săteşti. Întors de pe teren, Sergheev le-a relatat lui Tairov şi Zverev despre adunările din satele din raza Sovietului comunal Starski, la care participase personal. Fusese în curţile sătenilor, discutase cu ei. Aflase, cum se spune, direct de la sursă starea de spirit a oamenilor, gîndurile lor. În special frămîntările sătencelor care-şi aveau bărbaţii pe front. Multe rămăseseră văduve. Mai în fiecare zi erau înmormîntări.

Şi numai după aceste întîlniri a convocat adunările. Le-a explicat pe îndelete ţăranilor ce vroia de la ei. În afară de aceasta, a căutat să-i ajute pe colhoznici în rezolvarea unor probleme concrete care-i frămîntau. Astfel, l-a mustrat pe un preşedinte de colhoz care uitase să aducă lemne unei văduve cu mulţi copii sau să repare acoperişul casei unei femei bătrîne şi singure.

Sergheev avea experienţă de viaţă, îi ştia pe săteni, le cunoştea psihologia. Născut pe aceste meleaguri, fiu de ţăran sărac, înainte de a ajunge preşedinte de comitet executiv, străbătuse un drum lung : copil fiind a păscut vitele, a fost, succesiv, muncitor la o fabrică de sticlă, preşedinte de Soviet sătesc, secretar de comitet executiv. Mulţi îl invidiau pentru dragostea lui de muncă, pentru perseverenţa lui. În ceasurile libere ştia să şi petreacă, să fie vesel, să întreţină buna dispoziţie. Din cînd în cînd, la cîte-o şezătoare lua şi armonica în mîini. Cînta şi dansa excelent. Nu-i răbda pe flecari, leneşi şi pe lăudăroşi. Cu ei era dur, nu-i ierta.

A deschis un pachet de ţigări „Belomor", şi-a aprins una ; alta şi-a pus-o după ureche. Fuma mult, vrînd astfel să alunge oboseala şi lipsa cronică de somn.

— Ascultaţi, le-a spus Sergheev lui Tairov şi Zverev, ce cuvîntare a rostit la adunarea de la „Bolşevik" Piskunov, preşedintele colhozului. Am reuşit s-o notez aproape în întregime : „Dragi consăteni ! La Leningrad pier de foame mii de copilaşi, femei, bătrîni, muncitori şi soldaţi care apără oraşul. Printre soldaţii care mor umflaţi de foame or fi şi mulţi fraţi sau feciori de-ai noştri. Ce, sînt puţini consătenii noştri care se bat cu fasciştii la Leningrad ? Ei îşi dau viaţa pentru ca hidra hitleristă să nu spurce pămîntul Patriei. Şi noi să nu ajutăm Leningradul? Să nu-l ajutăm să înfrîngă nenorocirea ? Ba da, îl vom

ajuta neapărat. Din toată inima. Numai să bată mai abitir fiara fascistă lacomă de sînge. Nu vom precupeți nimic pentru salvarea leningrădenilor, pentru victoria asupra dușmanului. Așa vă spun ! Familia mea dăruiește o vacă, chiar eu voi duce carnea la aerodrom. Cumva o să ne descurcăm..."

— Bine, bine, dar colhoznicii ? a întrebat Tairov.

— Cum, bine ? — a răspuns Sergheev, au votat „pentru". Fiecare a promis să împartă cu leningrădenii ce are. Femeile s-au vorbit să strîngă cîteva sănii cu carne... Au zis că vor duce alimentele la aerodrom.

— Om de ispravă, președintele ăsta ! A zis-o bine, ca un agitator, a conchis Sergheev.

— De acord, a intervenit Tairov, dar cum s-au desfășurat, Ivan Sergheevici, adunările în celelalte sate ale Sovietului comunal Starski ?

— Și acolo oamenii au înțeles... E drept, a mai fost cîte unul care se codea, cîte unul care nu se dumirea de unde să ia carne.

Nici n-a apucat Sergheev să-și termine vorba, că cineva a întredeschis ușa. În prag stătea F. N. Voronov, președintele Sovietului comunal Starski.

— Intră, nu-ți fie teamă, l-a îndemnat Zverev. Am auzit că la voi adunările au decurs bine.

Întorcîndu-se spre Tairov, secretarul Comitetului raional de partid i-a spus că Voronov a donat singura vacă din ogradă. A dat un bun exemplu consătenilor.

Oaspetele s-a tulburat. Tăcea. Își trecea greutatea trupului de pe un picior pe altul.

— Ori te-oi fi răzgîndit ? l-a întrebat, zîmbind, Sergheev.

— Se poate, Ivan Sergheevici ?! — a spus jignit Voronov. Am venit la tine cu o altă treabă. E bine că te-am găsit, căci greu te mai află omul...

— Lasă, lasă, l-a întrerupt Sergheev. Spune care-i treaba.

— Păi, uite, fii bun și sună-l pe tovarășul Bogomolov de la Comisariatul militar. Să mă trimită voluntar pe front.

— Bine, măi, omule, dar nici vîrsta și nici starea sănătății nu-ți mai permit să servești în Armata Roșie... Și apoi, cum poți tu, în asemenea vremuri, să lași totul ?! Așa am putea face și noi — și eu, și Evgheni Ivanovici. Și cine să rămînă aici ? Numai femeile ?...

— Şi ce ? — a obiectat Voronov. Nevasta mea nu munceşte mai prost ca mine. Chiar mai bine.

— Nevasta ? N-am nimic de zis, e o femeie muncitoare şi dibace. Oamenii o respectă, a spus Zverev. Dar are şi ea treburile ei.

— Dar de ce să nu fim de acord cu cererea lui? — a intervenit Tairov, amintindu-şi că şi el îl rugase pe Ştîkov să-l lase să plece pe front sau într-un detaşament de partizani. Numai că n-a ieşit nimic. De aceea îl înţelegea pe Voronov.

— Şi eu cred că am putea fi de acord, l-a sprijinit Zverev.

— Vezi, a zîmbit Sergheev, cererea ta a întrunit majoritatea... Şi eu sînt „pentru".

— Deci, în unanimitate, a conchis Tairov, şi i-a strîns cu putere mîna lui Voronov. Dar de hotărît va hotărî Comisariatul militar...

Voronov a luptat pe front pînă la sfîrşitul războiului. A fost rănit. După demobilizare s-a întors în locurile natale cu două ordine „Krasnaia Zvezda". Iar în toţi aceşti ani grei soţia lui s-a achitat de minune de îndatoririle unui preşedinte de Soviet comunal. Cînd i s-a întors soţul, i-a predat frînele puterii.

...Grea şi agitată a fost această primă zi petrecută de Tairov la Hvoinaia.

Numai după ce s-a întîlnit la căminul aviatorilor cu comandanţii şi comisarii escadrilelor a putut stabili Mihail Alekseevici unde să meargă pe teren, în ce raioane.

Discuţia n-a fost prea plăcută. Comandanţii au fost foarte categorici.

— Lucrurile stau prost, a spus Şarîkin. Cîteva căruţe cu alimente din raioane nu ne satisfac deloc...

— Am mai spus, a intervenit căpitanul Puşcinski, preşedintelui Comisiei Comitetului regional, băieţii mei iau la bord o tonă şi jumătate, dar pot transporta cel puţin două...

— Judecă şi dumneata, tovarăşe Tairov, a conchis Buharov. Astăzi cele nouă avioane ale noastre au predat Leningradului aproape cinci tone de carne mai puţin.

— Locţiitorul meu, Semenkov, a adăugat Puşcinski, a comandat şi el un grup de nouă aparate. Mi-a raportat că mai putea duce încă trei-patru tone de alimente peste norma de încărcare.

Aviatorii făceau tot posibilul pentru a transporta cantități cît mai mari de alimente și materiale în oraș. Adesea zburau — încălcînd regulamentul — fără parașute, pentru a lua pe cont propriu cîteva kilograme în plus.

— Oricum, cea mai mare parte a traseului survolează Ladoga, pe care o traversăm în zbor razant, „lipiți" de valuri, spuneau piloții. Dacă se întîmplă o nenorocire parașuta nu mai ajută la nimic.

Din avioane se eliminase tot ce se putea elimina. Tairov se convinsese de aceasta, împingînd avioanele care se întorceau de la Leningrad.

Și totuși, în ultimele zile, avioanele zburaseră sub norma de încărcare. Tairov și Zverev au ascultat pînă la capăt argumentele aviatorilor.

— Am raportat Consiliului militar, a spus Tairov. Vom aduce atît de multe alimente la aerodrom încît vom crea și o rezervă. Așa că o să aveți o cantitate mai mare decît cea necesară pentru două curse pe zi. Ce spuneți, aviatorii vor putea face față ?

Colonelul Șarîkin (care conducea acum un grup alcătuit din trei escadrile) a replicat, zîmbind condescendent :

— Da, e o întrebare judicioasă. Piloții noștri de la Novaia Ladoga efectuează cîte trei-patru zboruri pe zi. Cred că și noi putem face mai mult. Nu-i așa, tovarăși comandanți ?

Buharov și Pușcinski au dat din cap aprobativ.

— Firește, a conchis Șarîkov, multe vor depinde de starea timpului, dar, în principiu, propunerea cu privire la două curse se acceptă.

...Era interesant să-i urmărești pe aviatori la cantină. Ditamai oameni — căpitani, locotenenți — aici, la cantina personalului de zbor, păreau niște băiețandri neastîmpărați și poznași. Nici nu-ți venea să crezi că numai cu o oră în urmă zburaseră deasupra Ladogăi, înfruntînd avioanele de vînătoare inamice.

Destinși, rîdeau, spuneau glume și tot felul de istorii neverosimile petrecute în aer sau pe pămînt.

— Băieți, ce-ați făcut ? s-a luat de cap tînăra ospătăriță văzînd coșulețele împletite de pîine goale. Unde ați ascuns pîinea ?

Zîmbetele aviatorilor s-au stins pe dată. Numai ce se întorseseră de la Leningrad unde împărțiseră pasagerilor, ostașilor din compania de pază a aeroportului și fetelor din detașamentele de muncă pîinea luată din aceste coșu-

leţe şi ascunsă în buzunarele combinezoanelor sau în porthărţi.

Ghicind unde dispare pîinea, ospătăriţa a spus cu deplină înţelegere :

— Bine, bine, mai aduc...

Privind această scenă cu care se obişnuise, Puşcinski l-a întrebat pe Tairov unde intenţionează să-şi petreacă restul zilei.

— La Sovietul din Moşenskoe.

Tairov îi avertizase pe cei de la Comitetul raional de partid Moşenskoe că va fi acolo spre seară şi va ţine o adunare sătească.

— Înainte de război, raionul Moşenskoe era un adevărat grînar. Îmi pun mari speranţe în el.

...Motorul maşinii de teren a început să huruie. Maşina a ieşit la şosea şi s-a angajat spre sud, spre raionul Moşenskoe. Pînă acolo erau vreo 30 de kilometri, şi Tairov a încercat să aţipească. Dar somnul nu-l prindea. Fiecare cotitură, fiecare sătuc îi erau bine cunoscute. Şilovo, Zadelie au rămas în urmă. Încă puţin şi va ajunge la lacul Koroboja. De multe ori l-au prins zorile pe malul lui, pescuind.

Moşenskoe era cel mai prosper dintre toate raioanele de nord-est ale regiunii Leningrad. Şi pentru că pămîntul era aici mai bun, mai gras, şi pentru că avea păşuni bogate pe lunci inundabile ce se întindeau de o parte şi de alta a molcomelor Uver, Mahnovka, Radoli şi Udina. În pădurile de pini şi în cele cu esenţe amestecate, care-i ademeneau pe vînători şi pe culegătorii de ciuperci, se pitulau oglinzile lacurilor Velikoe şi Meglino, pline ochi de peşte. Şi o minune — lacul Koroboja. Dinspre nord în el se vărsa şerpuitoarea Udina, un rîuleţ cu multe praguri înconjurînd Iakovişci, cel mai frumos sat din raion. Coborînd din Iakovişci te întîmpină cheile cu acelaşi nume — un rîuşor şerpuitor, îngust şi repede alimentat de izvoare reci care ţîşnesc îndrăzneţ de sub albia lui, aici foarte adîncă. De-a lungul malurilor, lîngă chei construiseră din timpuri imemoriale mori de apă. Unde ochiurile sînt mai mari te poţi scălda. Nu trebuie să umbli mult după apă : cum te-ai încălzit — bîldîbîc ! în apa de izvor care frige de rece ce e... Îngustîndu-se treptat spre sud, Koroboja se transformă imperceptibil în pîrîul Uver. Aici îşi răsfiră generos casele vechiul sat Ustreka, cea mai bogată aşezare pînă la război.

Aproape în fiecare gospodărie vezi o casă trainică, din bîrne, cu ferestre duble, cu tavane şi podele groase — pentru iarnă şi o căsuţă uşoară, din scînduri — pentru anotimpul cald al verii. În fiecare curte — o vacă, viţei, cinci-şase oi reproducătoare. Oamenii ţineau porci, păsări. Orătănii şi pentru ei şi pentru vînzare.

Trecînd pe lîngă Koroboja, care se întinde de la nord spre sud pe vreo 20 de kilometri buni de-a lungul drumului, Tairov a închis ochii, ducîndu-se cu gîndul la vremurile de dinainte de război. A prins a picoti. În această stare îi apărea tabloul viu al veselelor şi zgomotoaselor tîrguri de iarnă care se ţineau aici şi la Hvoinaia de sărbători. Prin faţa ochilor i se perindau cîrduri de sănii, cu zurgălăii lor veseli ce rupeau pacea drumurilor înzăpezite din păduri, hălcile uriaşe de carne de vacă şi berbec, merindele de tot felul, blănurile de oaie, cizmele de pîslă confecţionate în casă, aduse toate la tîrg de ţăranii din Moşenskoe. Vestitele cizme din Moşenskoe : înalte de puteai să le îndoi de două ori, după moda de atunci. Şi ce sănii aduceau la vînzare aceşti oameni din Moşenskoe ! De tot felul, pentru tot felul de treburi : pentru cărat lemne, pentru cărat saci, dar şi pentru plimbări şi nunţi — sănii uşoare, sănii mîndre ca nişte mirese.

Oamenii mergeau la tîrg în frumoase scurte de oaie, încinşi cu cingători colorate. Se tocmeau cu înfocare, veseli, zgomotoşi, făcînd tot felul de glume ; nu erau chiţibuşari sau cîrcotaşi. Dacă le plăcea cumpărătorul, lăsau imediat din preţ.

La sfîrşitul unei zile de iarmaroc, după încheierea unui tîrg bun, oamenii acestor locuri se adunau, de obicei, în ceainărie. Uneau mesele şi le acopereau cu feţe din in ţesute în casă. Un samovar, miere, cîteva legături de covrigi aromaţi. Erau mari băutori de ceai.

Şi ceaiul se bea pe-ndelete. Iar femeile, care întotdeauna îşi însoţeau bărbaţii sau fraţii la iarmaroc, se adună în cerc şi încep să cînte. Oamenilor de pe aceste meleaguri le-a plăcut întotdeauna să cînte.

Tairov deschise ochii, se scutură de picoteală şi de amintiri şi încercă să se gîndească la treburile ce-l aşteptau. Destinul îl aducea din nou printre ţăranii din Moşenskoe, acum însă în vremuri foarte grele pentru ţară.

La Moşenskoe a ajuns spre seară. La sediul Comitetului raional de partid îl aşteptau Elizaveta Mihailovna

Viatskih şi Nikolai Alekseevici Kalinin, secretari ai comitetului, precum şi Serghei Nikitici Nikitin, preşedintele Comitetului executiv raional.

Ferestrele biroului primului secretar E.M. Viatskih dădeau spre strada principală a centrului raional. O ferestruică era deschisă. Lui Tairov i s-a părut că în birou cineva plîngea. S-o fi întîmplat vreo nenorocire ? A urcat în grabă la etaj. În încăpere a văzut o femeie tînără — era şefa Secţiei de propagandă —, care plîngea şi se lamenta :

— Cum am putut face o asemenea nerozie...

Elizaveta Mihailovna Viatskih încerca s-o consoleze :

— Ei, ajunge, ajunge, nu s-a întîmplat nici o nenorocire. Totul se poate îndrepta.

— Într-adevăr, nu-i nimic grav... Încetează, stăpîneşte-te, îi spunea şi Kalinin. Nu trebuie să plîngi.

— Hai, zîmbeşte ! — le ţinea isonul Nikitin.

Nici unu nu-l observase pe cel ce intrase în încăpere.

ADUNĂRILE SĂTEŞTI

Comitetul regional Leningrad al P.C. (b) al Uniunii Sovietice şi Consiliul militar al Frontului Leningradului au adresat oamenilor muncii din raioanele de nord-est rugămintea de a acorda, după puterile lor, un ajutor în alimente Leningradului aflat în blocadă.

Ţărănimea colhoznică a dat un răspuns unanim la acest apel. La adunările săteşti s-a hotărît organizarea unei colecte de masă din rezervele sătenilor, constînd în alimente, şi în primul rînd în carne.

Despre această acţiune ne-a relatat Anastasia Mihailovna Davîdova, născută pe aceste meleaguri. Pe atunci era secretar al Sovietului comunal Dorohovo ; participase la o adunare sătească împreună cu şefa Secţiei de propagandă. Aceasta din urmă era un experimentat activist şi se părea că îşi însuşise sfaturile primului secretar : cînd stai de vorbă cu ţăranii nu trebuie să te pripeşti, nu trebuie să te enervezi. Sînt de ajuns o greşeală cît de mică, o scăpare oarecare sau, cu atît mai mult, o presiune cît de neînsemnată, că totul se năruie, nu te vor mai înţelege. În asemenea cazuri, a încerca să-i îndupleci e tot atît de inutil, precum inutile se dovedesc şi reproşurile.

Ca și în majoritatea satelor și cătunelor în satul Skuratovo din raza comunei Dorohovo, unde urma să aibă loc o adunare sătească, urmele războiului erau prezente peste tot. Numărul văduvelor creștea continuu. Iar cei cîțiva bărbați — invalizi, „scoși din evidențe", aminteau tot timpul de război. Înmormîntările se țineau lanț.

În această toamnă a lui '41, puține lucruri mai aminteau de viața îndestulată de dinainte de război. Pentru zile-muncă colhoznicii primiseră mai nimic. Gospodăria personală era unica sursă de existență. Iar majoritatea familiilor aveau mulți copii.

Trebuia să ții seama de toate acestea. Un activist dibaci începea discuția cu colhoznicii interesîndu-se, întrebîndu-i ce vești mai au de pe front, cum trăiesc. Se mai întîmpla să întrebi o femeie despre omul sau despre feciorul ei și să nu-ți poată răspunde : înaintea ta factorul poștal adusese doliu în casă. În afară de asta, era greu să discuți pe-ndelete cu femeile — le așteptau treburile colhozului și cele multe casnice. Erau obligate să le facă pe toate.

Totuși, trebuia găsit timp și pentru a discuta, pentru a-i asculta atent pe oameni. pentru a-i ajuta cu vorba și cu fapta. Cînd ei își deschid sufletul, își spun păsurile și necazurile, atunci poți să faci o adunare sătească.

Ceea ce-i impresiona pe oameni mai mult la adunări erau încercările prin care treceau locuitorii Leningradului asediat, bărbații și frații lor de pe front care apărau orașul de pe Neva, privațiunile pe care le suportau. În afară de faptul că glonțele vrăjmaș îi putea ucide în orice moment, mai era și foametea care secera multe vieți.

Cu lacrimi în ochi, femeile spuneau că nu vor precupeți nimic, vor da și ultima bucățică de pîine pentru a ușura cît de cît suferințele celor de dincolo de cercul blocadei dușmane.

...La ora fixată, în căsuța colhoznicei Klavdia Bogdanova din satul Skuratovo s-au strîns mulți săteni — bătrîni, femei și copii.

S-a așezat fiecare pe unde a putut, majoritatea — pe podea, după ce au întins șubele și scurtele. Priveau atent, cîntărind din ochi persoana care le fusese trimisă. Se pare că e nouă la raion, n-o mai văzuseră pe la ei prin sat pînă acum. La masa de lemn, așezată la fereastră, alături de tovarășa de la raion a luat loc Anastasia Davîdova, o tînără de 23 de ani, secretarul Sovietului comunal Dorohovo. O știu toți, de la bătrîni la copii. E Nastenka lor. A crescut

aici, înainte de război a condus căminul cultural. E un om bun și harnic.

S-a făcut liniște. De la masă s-a ridicat femeia venită la adunarea lor, reprezentanta Comitetului raional. După o scurtă introducere, a vorbit despre situația foarte grea a leningrădenilor, și-a exprimat convingerea că oamenii vor înțelege și vor aduce la Hvoinaia carne, unt, smîntînă — fiecare cît poate. Se părea că vorbise la obiect, așa cum trebuia, cum cerea și ordinea de zi. Dar oamenii tăceau.

Nastenka Davîdova era neliniștită : ceva, un amănunt, îi scăpase vorbitoarei. Dar Nastenka nu se trăda. Toți ascultaseră cu atenție. Iar acum tac, privesc, se gîndesc ce să spună.

Nu au trebuit să aștepte mult. Deloc timidă, Klavdia Bogdanova a folosit dreptul de gazdă și a vorbit prima. Și-a trecut o mînă peste părul de culoarea inului și cu o okanie * moale a început să-și spună păsurile. Bărbatul și cei doi băieți mai mari îi sînt pe front. Casa e plină de copii. Iar președintele colhozului „Krasnîi bor" nu vrea s-o ajute cu nimic. I se refuză totul, spunîndu-i-se că și altora le e greu. De vină pentru toate e războiul. De aceea, vezi ce faci, Klavdia Bogdanova, și nu conta pe conducere. Dar pe cine să contezi ? Proviziile sînt puține, de abia poți să-ți hrănești copiii. Ce să fac, să rup de la gura lor ? După Bogdanova s-au jeluit și alte femei. Și ele sînt în aceeași situație, duc aceeași viață grea. De-abia o scot la capăt.

În acest moment, în discuție a intervenit un colhoznic în vîrstă, îmbrăcat cu o manta uzată. Era invalid de război.

— Din ce spuneți voi, dragele mele, înțeleg că nu aveți ce împărți cu leningrădenii flămînzi. Nu te-nțeleg, Klavdia. Te-ai jeluit, ai oftat, dar în ogradă numai oi ai vreo șapte. Și o vacă — dă Doamne să aibă fiecare ! Crești porci...

Klavdia a lăsat privirea în jos. În ochi avea lacrimi. Îi era rușine de vorbele spuse de un fost soldat, un invalid, un tovarăș de front al bărbatului ei. Amîndoi luptaseră pe Frontul Leningradului. Omul ăsta s-a întors acasă mai devreme numai pentru că fusese grav rănit.

Se părea că lucrurile luaseră o altă întorsătură : acum oamenii vor spune ultimul cuvînt, vor hotărî cînd să dea carnea, de unde va porni convoiul spre Hvoinaia, vizitii

* Pronunție specifică graiurilor rusești de nord, care păstrează distincte sunetele „o" și „a" în silabele neaccentuate. — *Nota trad.*

fiind copiii. Ei sînt gata chiar acum, noaptea, să plece la drum...

Dar omul e om. Se întîmplă că a înțeles tot și cu mintea și cu inima, că s-a hotărît, dar ar mai vrea să-i mai vorbească cinstitei adunări despre necazurile lui. Trebuie să te înarmezi cu răbdare, să știi să-l asculți, să-i împărtășești durerea, să-l ajuți cu ceva. Omul se va liniști sufletește, va spune un „da" al lui și nu va regreta că a rupt de la gura alor săi pentru a da altora ceva agonisit de el cu trudă și sudoare.

...După replica soldatului, Klavdia Bogdanova s-a pornit din nou să-și spună necazurile, să vorbească despre soarta amară a femeii. Aici, răbdarea a părăsit-o pe tovarășa de la raion.

— Ei, Bogdanova, ce te-ai pornit să înșiri ca un popă. Ai vorbit o dată, ajunge !

— Așa, ca un popă zici... Vasăzică sînt o proastă, o înapoiată — a ridicat tonul Klavdia, schimbîndu-se la față. Ochii i s-au îngustat. Și atîtea i-a zis femeii venite de la raion, încît acesteia i s-a făcut rău. Era greu ca cineva s-o mai poată opri pe Bogdanova ; își rotea mîna de parcă rotea un bici :

— A venit la noi după carne. Și vrea să ne oblige... Hai, plecați la casele voastre, suratelor.

Obligați de stăpîna casei, oamenii s-au ridicat și au ieșit în uliță. Adunarea eșuase.

Trei zile le-au trebuit Nastei Davîdova și președintelui Sovietului comunal să repare greșeala. Au trecut pe la toate casele și au convocat din nou adunarea, tot în casa Bogdanovei. Klavdia a luat cuvîntul tot prima. S-a întrerupt la jumătatea propoziției. A tras aer în piept :

— Mie îmi este milă de leningrădeni... Ce am spus ? Mi s-a strîns mult amar în inimă și mi-am dat drumul la gură. Dar să mi se arunce așa în față !... Așteptați, vin imediat.

A ieșit fugind din cameră. Peste un minut a intrat din nou, trăgînd după ea o oaie.

— Iată, poftim... s-o ducă leningrădenilor cu avionul. Ce, eu nu înțeleg ?! Se poate să nu-mi fie milă de oamenii ce flămînzesc și pier ? Și o să mai dau ceva.

Imediat s-au pornit... Nu poți reda în cuvinte însuflețirea ce i-a cuprins pe săteni. A doua zi, convoiului de sănii din apropierea centrului de comună Dorohovo, unde fixaseră punctul de adunare, i s-a alăturat un mare grup

de țărani din Skuratovo. În sania din față s-a instalat colhoznicul invalid care o făcuse de rușine pe Bogdanova la prima adunare. Aceasta încheia coloana. Se îmbrăcase cu o șubă de oaie de toată frumusețea, purta cizme noi. Vroia tare mult să arate tuturor că nu e deloc așa cum or fi crezut unii la adunare. Ca și ceilalți, nu a putut rămîne nepăsătoare la nenorocirea altora. Iată cîți oameni buni din satul ei se grăbesc să ajungă la aerodromul de la Hvoinaia ! Și ea a încărcat o sanie plină. A găsit ce să împartă cu leningrădenii.

După cum a spus Elizaveta Mihailovna Viatskih, lucrurile s-au îndreptat. Șefei Secției de propagandă adunarea de la Skuratovo i-a dat o lecție pentru toată viața.

Această întîmplare s-a petrecut în noiembrie '41 în satul Skuratovo, comuna Dorohovo, raionul Moșenskoe. Tot de la Anastasia Mihailovna Davîdova am aflat și marea nenorocire ce s-a abătut asupra Klavdiei Bogdanova : pe Frontul Leningradului i-au pierit și bărbatul, și cei doi feciori.

A trecut mult timp de atunci. Dar sosirea lui la Moșenskoe i s-a păstrat lui Tairov în memorie în toate detaliile ei. Cu multă căldură își amintea întotdeauna de Elizaveta Mihailovna Viatskih, primul secretar al raionului Moșenskoe, o femeie de un farmec și o noblețe rare. O întîlnea peste tot : și la sovietele comunale, și la adunările sătești, și în cîmp la lucrările agricole. Cînd apărea undeva, îmbrăcată în modestul ei costum albastru și cu cizme din pînză impermeabilă, era imediat înconjurată de săteni. Îi împărtășeau și bucuriile și durerile, discutau cele mai intime probleme. Elizaveta Mihailovna iubea oamenii și le-a transmis colegilor ei arta comunicării umane.

Viața Elizavetei Mihailovna n-a fost deloc ușoară. În războiul civil a plecat pe front, a luptat, a căpătat printre ostașii Armatei Roșii faima de bun orator. A venit apoi tifosul exantematic, complicații, cîteva operații. În Războiul pentru apărarea patriei și-a pierdut soțul, medic militar. Căzuse lîngă Tihvin, în noiembrie '41. În urma acestei cumplite încercări nu și-a pierdut cumpătul, a găsit în sine forța ca să-i poată consola pe oameni, să-i ajute, să trăiască împreună cu ei. Cuvintele pe care le rostea la adunările sătești găseau ecou în inimile oamenilor, dădeau naștere unor sentimente de generozitate și compasiune pentru soarta leningrădenilor, care înfruntau cu stoicism

vicisitudinile, lucrînd pentru front și sfidînd foametea și moartea.

În acea seară de noiembrie, conducîndu-l pe Tairov la adunarea sătească, Elizaveta Mihailovna i-a urat succes:

— Puteți fi convins că colhoznicii din Moșenskoe vor face pentru Leningrad tot ce le va sta în putință.

— Și totuși sînt neliniștit, a recunoscut Tairov. Mă îngrijorează cei din cătune...

— Credeți că eu nu sînt neliniștită ?... Și încă cum ! Sînt îngrijorată, dar știu un lucru : oamenii de la noi sînt buni la suflet...

Timpul presa. E.M. Viatskih se pregătea să plece la Ustreka. N.A. Kalinin, secretar al Comitetului raional, și S.N. Nikitin, președintele Comitetului executiv, se grăbeau și ei spre alte adunări sătești.

...Adunările sătești. Acum, de ele depindea în mare măsură ce cantitate de alimente va putea fi dusă la aerodromuri și expediată la Leningrad.

În biroul nu prea încăpător de la Sovietul comunal Moșenskoe nu aveai unde să arunci un ac. Tairov a privit atent lumea adunată : un tînăr, doi... și atît. Bărbați ? Doar invalizi, și aceștia — cîțiva. Pe toți cei în stare să țină arma în mîini războiul îi luase de la rosturile lor. Colhoznicii falnici și voinici care dominau în zilele de pace zgomotoasele iarmaroace luptau acum pe întinderile nemărginite ale Rusiei. Unii căzuseră în lupte și nu se vor mai întoarce niciodată în locurile natale. Cîte înmormîntări n-au zguduit satele, cîți orfani nu s-au adăugat la cei existenți în aceste zile de toamnă ! Foarte greu găseai o casă ocolită de năpastă.

— De-a lungul pereților, în grupuri mici, ședeau adolescenții, prezenți la orice adunare, povestește M.A. Tairov. Deși nu depășiseră cincisprezece ani, arătau ca niște flăcăiandri. Și ce nu făceau ?! Păsteau vitele, îngrijeau caii, pregăteau lemnele pentru iarnă și fînul pentru animale. În lipsa taților și fraților mai mari, grijile casei apăsau tot pe umerii lor. Fiecare se simțea stăpîn în gospodăria lui. La adunare nu-i mîna curiozitatea, veneau să-l asculte pe tovarășul împuternicit de la Leningrad. Iar dacă se organiza un convoi de alimente la Hvoinaia, puteai conta pe ei.

Mai aproape de masă, pe bănci de lemn stăteau tații și bunicii celor de pe front. Eram emoționat ca un copil.

Cît timp oamenii se așezau și mai discutau, așteptînd începerea adunării, repetam într-una cuvintele cu care vroiam să mă adresez celor prezenți. Priveam fețele, luminate slab de lampa cu petrol, ale bărbaților, femeilor și adolescenților. Președintele Sovietului comunal a făcut un semn : adunarea începe, gata cu discuțiile în grupuri. S-a așternut liniștea.

Prin fața ochilor mei defilau imagini de pe aerodromul Komendantski. Ostași răniți și neputincioși purtați pe tărgi de la mașinile sanitare la avioane. Privirile absente ale unor femei fără vîrstă : foamea, bolile și gerul le transformaseră în decurs de două-trei luni pe frumoasele leningrădence în femei îmbătrînite înainte de vreme. Ochii copilașilor, pe care nu aveai putere să-i privești, strînseseră, parcă, întreaga suferință fără margini a uriașului oraș. Inima ți se strîngea văzînd acești ochi serioși și triști, care, parcă, nu mai erau ochi de copii.

M-am uitat din nou în jur, mi-am fixat privirile pe fețele unor săteni, ca și cînd aș fi căutat cunoscuți din timpurile de pace. Fără să aștept ca președintele Sovietului comunal, un bărbat masiv în manta, să se ridice în cîrjele sale de la masă și să-mi dea cuvîntul, am început să vorbesc, rupînd liniștea grea de încordare.

Cuvintele trebuincioase au venit de la sine. După ce m-am prezentat ca împuternicit al Consiliului militar al Frontului Leningradului pentru transportul aerian, le-am povestit ce văzusem pe aerodromuri, pe străzi și în casele Leningradului asediat. Le-am vorbit despre suferințele populației și ale celor ce apărau orașul.

Le-am transmis rugămintea lui Andrei Aleksandrovici Jdanov de a aduce la Leningrad pe calea aerului cît mai multe alimente, în special carne. La Hvoinaia aviatorii navelor de transport așteaptă să încarce avioanele.

Tairov le-a spus că Comitetul de Stat al Apărării a stabilit ca norma de transport în 24 de ore să fie de 200 tone de carne. Și le-a mai spus că avioanele care fac zilnic curse eroice la Leningrad au fost luate de pe front, unde fiecare aparat are o valoare neprețuită, și că ele nu trebuie să zboare la Leningrad pe jumătate goale. Aceasta ar fi o crimă față de leningrădeni, față de Patrie, care, în aceste momente grele pentru orașul de pe Neva, a trimis, fără să ezite, zeci de avioane în ajutorul lui.

— Tot ce puteți — pentru o clipă Tairov a tăcut și i-a privit pe sătenii care-l ascultau într-o tăcere profundă —

aduceți, dragi tovarăși, la aerodromul din Hvoinaia. Căci pier cu miile cetățenii din orașul asediat, pier cu miile vitejii apărători ai Leningradului.

După ce a pronunțat aceste cuvinte, Tairov a respirat adînc. Nu-și dezlipea privirile de pe fețele sătenilor. Liniște. Toți tac. „Ei, gîndea el, te-ai dovedit un prost agitator, Tairov". Deodată, a văzut cîteva femei ștergîndu-și lacrimile. Da, cuvintele ajunseseră la inimile oamenilor. Faptul că nu au reacționat imediat este firesc.

Și astăzi lui Mihail Alekseevici îi sună în urechi vocea răgușită a unui colhoznic, tată a mulți copii : „Ce mai stăm pe gînduri ? Frații noștri ruși, sovietici pier și noi să nu-i ajutăm ?"

Cel ce vorbise așa a tăcut brusc. Cu mîinile tremurînde și-a scos din pufoaică batista, și-a șters lacrimile, a dat din cap vinovat, arătînd că-i este rușine de slăbiciunea sa. Apoi, s-a scuturat, s-a îndreptat și și-a pus batista la loc în buzunar. S-a întors spre femeia lui și, ca și cum ar fi vrut s-o convingă pe ea și pe ceilalți despre importanța deosebită a hotărîrii luate de el, a zis :

— Oameni buni, mîine pregătesc sania și duc carne pentru leningrădeni...

Adunarea a reacționat afirmativ.

— Lucruri călduroase — lînă, cizme de pîslă — trebuiesc ? — a întrebat o femeie în vîrstă care ședea alături. A tăcut. A scos o băsmăluță, a despăturit-o și a scos la iveală înștiințarea, care întotdeauna însemna pierderea unui om drag.

— Citește, oaspete drag ! Și i-a întins lui Tairov hîrtia.

Emoționat, Mihail Alekseevici a început să citească cu voce tare : „Fiul dumneavoastră, soldatul telefonist Leontiev, Vladimir Pavlovici, de loc din raionul Moșenskoe, regiunea Leningrad, născut în 1924 a căzut în lupta pentru Patria socialistă ; credincios jurămîntului militar, el a dat dovadă de eroism și bărbăție..."

Cît timp Tairov a citit înștiințarea, în încăpere a domnit o liniște mormîntală. După aceea, oamenii au început să se foiască, să vorbească.

Cineva spunea în șoaptă că această colhoznică își petrecuse la război și bărbatul, și feciorul cel mare.

În timp ce participanții la adunare își reveneau din emoție, femeia, liniștindu-se puțin, a întrebat din nou despre lucruri călduroase.

— Poate că or ajunge și la ai mei, la bărbatul și feciorul meu, a încheiat ea.

— Sigur vor ajunge, a repetat Tairov.

— Dar vitele tăiate cum să le aducem : întregi sau tranșate ? — curgeau întrebările.

— Aduceți-le cu coarne și copite. Vor face piftie din ele. Nu le jupuiți, căci și din piele fac mîncare.

Au trecut la votare, mai mult pentru a respecta regula. Practic, hotărîrea fusese luată.

Au stabilit : convoaiele de sănii vor pleca a doua zi, noaptea, pentru ca dis de dimineață să fie încărcate avioanele.

În acele două zile, pe care Tairov le-a petrecut în raioanele Hvoinaia și Moșenskoe, în absolut toate satele raioanelor estice s-au desfășurat adunări sătești cu aceeași ordine de zi : „Colectarea de produse alimentare pentru ajutorarea Leningradului". Deși pe alocuri s-au mai comis unele greșeli, care au fost imediat îndreptate, cetățenii au răspuns cu o impresionantă unanimitate la apelul de a da o mînă de ajutor leningrădenilor.

NU E NEVOIE DE CHITANȚE, TOVARĂȘI

După ce a ascultat raportul prezentat de M.A. Tairov, Împuternicitul Consiliului militar al Frontului Leningradului pentru transportul aerian, despre colectarea și transportarea alimentelor la Leningrad, despre înaltul patriotism manifestat de colhaznicii din raioanele Moșenskoe, Hvoinaia, Pestovo, Liubitin, Borovici și din alte raioane estice ale regiunii, A.A. Jdanov o rugat să se transmită oamenilor muncii din aceste raioane recunoștința fierbinte a leningrădenilor pentru ajutorul acordat. „Leningradul nu va uita niciodată faptele lor de eroism", a spus el.

Acea dimineață de noiembrie nu se va șterge niciînd din memoria lui Tairov. La patru dimineața era în picioare. Deși adunările sătești decurseseră bine, nu-i dădea pace un gînd : „Dar dacă cei din Moșenskoe vor întîrzia ?" Nici de îndepărtatele gospodării din raionul Pestovo nu era prea sigur.

E adevărat, în acest raion se deplasase V.G. Kostina, secretar al Comitetului regional al Comsomolului, pe care Tairov reușise s-o cunoască bine de cînd lucrau împreună în comisie. Valentina se angajase să organizeze în raioanele Pestovo și Borovici convoaie comsomoliste cu produse din carne. Era o tînără energică, întreprinzătoare, știa cum să-l ia pe fiecare. Și, totuși, îndoielile nu-l părăseau.

La toate adunările țăranii ceruseră ca săniile să plece a doua zi, la miezul nopții. Ca și cum, în urma unei alarme, trebuiau să îndeplinească o misiune de luptă. Și era, într-adevăr, o misiune de luptă. Fiecare cursă a unui avion însemna o contribuție — fie ea și mică — la îndeplinirea operației aeriene de o importanță uriașă pentru leningrădeni. În realizarea acestei operații, a cărei principală forță o constituiau echipajele avioanelor de transport, erau antrenați zeci de mii de oameni. Iar colhoznicii din raioanele nord-estice nu puteau fi considerați în nici un caz o forță auxiliară, complementară. Dimpotrivă, participarea lor devenise o componentă de excepțională importanță a acestui unic mijloc de comunicare al orașului asediat.

Dar, oricît de bine decurseseră adunările sătești, Mihail Alekseevici era neliniștit.

— ...După ce m-am îmbrăcat în grabă, își deapănă în continuare amintirile M.A. Tairov, am ieșit din casă. Cînd am ajuns la șosea și șoferul a oprit motorul, am auzit în depărtare zvon de clopoței și nechezat de cai.

Nu cumva vin ? Am scrutat zarea și mi s-a luat o piatră de pe inimă. În depărtare, pe cîmpia troienită, înainta încet convoiul de sănii. Pentru o clipă am fost cuprins de un sentiment straniu : nu era nici un război, țăranii din Moșenskoe mergeau în treaba lor, fără să se grăbească, savurînd plăcerea unei vesele și agitate zile de tîrg.

Am așteptat pînă cînd sania din frunte a ajuns în dreptul meu. Vizitiul ședea în partea din față a saniei, acoperită grijuliu cu preșuri colorate, lucrate în casă. Țăranul bărbos și-a răsucit o țigară. Era îmbrăcat într-o scurtă nouă de blană, peste care trecuse o cingătoare roșie ; în picioare avea cizme de pîslă negre cu turetcile îndoite. De o hulubă prinsese un steguleț, iar de arcul hamului — o placardă mică : „Dragilor leningrădeni, de la colhoznicii din Moșenskoe !"

L-am recunoscut imediat : era colhoznicul care vorbise primul la adunarea de la Sovietul comunal.

Ca şi cum nu-mi credeam ochilor, l-am întrebat :

— De unde veniţi ? Ce duceţi ?

— Cum de unde ? — mi-a răspuns vesel colhoznicul. De la Moşenskoe. Ia citeşte ce scrie aici... Ce, nu m-ai recunoscut în scurtă şi căciulă ? Duc, dragă tovarăşe, carne. Ridică preşul şi priveşte... Aşa cum ne-ai spus : o vită tăiată, cu coarne, cu copite, cu tot... Ia uite cîţi sîntem !

A îmbrăţişat cîmpia cu privirea şi a spus cu mîndrie în glas :

— Tot raionul a răspuns la apel...

Convoiul s-a pus în mişcare, îndreptîndu-se spre Hvoinaia. Vîntul care sufla în rafale aducea dinspre aerodrom vuietul avioanelor — mecanicii probau motoarele... Sania din frunte, cu vizitiul ei bărbos, a dispărut în depărtare. Dar cuvintele bătrînului colhoznic stăruiau încă în mintea lui Tairov : „Tot raionul a răspuns la apel". Printre cei ce mînau caii erau mulţi, foarte mulţi băieţi şi fete. Şi cîţiva ţărani în vîrstă. Cu strigăte blajine ei îndemnau într-una caii : „Hai, hai, mai iute ! Dii, dragule, grăbeşte-te !..."

Poate că acum, într-una din săniile încărcate cu carne, smîntînă, cartofi uscaţi, mînate spre aerodrom, se afla şi Vasili Dmitrievici Dmitriev, ţăran din satul Ronino, comuna Kuşavera care aducea la înfăţişare cu colhoznicul din fruntea convoiului.

De la Matriona Timofeevna Zaiţeva, instructor al Comitetului raional de partid Hvoinaia, Tairov a aflat cum a decurs adunarea la Ronino. I-a povestit despre comunistul V.D. Dmitriev, brigadier în colhoz, tată a opt copii. Deloc vorbăreţ, posac de felul lui, brigadierul era, cu toate acestea, foarte stimat de consăteni pentru bunătatea, pentru hărnicia lui proverbială. Era, însă, foarte bolnav, suferea de plămîni. Se poate spune că la adunarea de la Ronino Vasili Dmitrievici a dat tonul discuţiei, a orientat-o de la început pe făgaşul cel bun. Şi nu a vorbit prea mult. Dar cum a vorbit ! S-a ridicat, a făcut o plecăciune consătenilor, reprezentanţilor raionului. Apoi a spus scurt că dăruieşte leningrădenilor vaca. S-a auzit un „ah !" prelungit. Nevasta lui s-a luat cu mîinile de cap şi a spus : „Vino-ţi în fire, Vasenka, eşti în toate minţile ? În afară de mine şi de tine mai avem opt guri. Cu ce-i vom hrăni pe copilaşi ?"

Dar Vasili Dmitrievici o ţinea una şi bună : „Nu-ţi fie

teamă, nevastă, o să trăim. N-o să murim. Puterea Sovietică are grijă de toţi. Laptele de oaie e tot atît de bun ca şi cel de vacă... O să creştem şi porci... Avem cartofi. Vezi doar ce se petrece la Leningrad... Copilaşi, ca ai noştri, mor de foame..." Dmitriev s-a aşezat şi şi-a acoperit imediat ochii cu mîinile ca oamenii să nu-i vadă lacrimile. Dar nu le-a putut ascunde. Şi dacă acest om nu şi-a putut ţine plînsul, şi dacă şi-a dat singura vacă din ogradă, înseamnă că la Leningrad e rău.

Dar, după ce s-a liniştit, Dmitriev s-a ridicat din nou şi, ca şi cum nu ar fi existat un trimis al raionului care prezida adunarea, a luat el cîrma.

— Gata cu plînsul, suratelor ! Cred că v-aţi spus toţi cuvîntul. Dacă plîngeţi înseamnă că aţi înţeles ce se întîmplă la Leningrad. Propun să se scrie în hotărîre că noi, toţi, nu vom precupeţi nimic şi vom da oraşului cîte o vacă sau o oaie tăiată, precum şi alte alimente.

Fără să mai aştepte alt îndemn, toţi au ridicat mîna.

...Un ceas mai tîrziu, Tairov a putut constata la aerodrom ce aduseseră ţăranii. În sănii se aflau nu numai vite tăiate, dar şi ulcele cu smîntînă, carne sărată, unt topit, răchiţele, cartofi uscaţi, obiecte din lînă, chisele pentru soldaţi (cînd or mai fi avut timp să le coase ?!), obiele călduroase, împachetate frumos în pînză de in. Într-un cuvînt, a dat fiecare ce a putut şi ce a avut.

Cei din Moşenskoe au fost primii. În urma lor veneau la Hvoinaia lungi convoaie din alte raioane apropiate, asemenea unor pîraie ce se vărsau într-un rîu. Izvorau de la hotarul de miazăzi al raionului, de lîngă satul Megliţa. După Megliţa li se alăturau colhoznicii din Mîşleascie, Jernovka, Savino, Timonino... Pe drumul ce mergea de-a lungul rîului Uver, spre nord, convoaiele deveneau tot mai lungi. În segmentul Moşenskoe—Melehovo li se alăturau ţăranii din satele Miheevo, Dorohovo, Ustreka, Iakovişci, Zakarasenie. Iar de acolo pînă la Hvoinaia era o palmă de loc. Ocolind Pogorelovo şi Melehovo, convoaiele treceau prin Zadolie, cel mai mare sat din raionul Hvoinaia, unde le aşteptau ţăranii din cătunele apropiate. Apoi treceau prin satele Şilovo, Savino, Belkovo şi ajungeau în centrul de raion. Pînă la aerodrom mai era o jumătate de oră de mers...

Pe aerodrom, de Tairov s-a apropiat o fată cu ochi albaştri, într-o scurtă bine croită şi cu o căciuliţă de blană albă pe cap. O chema Alla Zaharova.

— Vă transmit salutări de la Valea Kostina. Ea şi Fedia Sîsoev, secretarul Comitetului raional Borovici al Comsomolului, sosesc la Hvoinaia cu un convoi comsomolist...'

Tairov a ghicit că discuta cu secretarul Comitetului raional Pestovo al Comsomolului. Şi a mai aflat că flăcăii din Borovici vor rămîne la Hvoinaia şi vor intra în brigada de încărcători de pe aerodrom, condusă de I.F. Fomin, contabil la Comitetul executiv raional.

— Deci, de la Pestovo a venit un întreg convoi comsomolist. Bravo ! — a spus Tairov.

— De venit a venit, dar la biroul de achiziţionare a vitelor s-a produs o mare aglomeraţie şi cei de acolo nu mai prididesc cu preluarea cărnii de la colhoznici.

— Mă duc imediat să descurc lucrurile.

Nimeni nu a crezut că convoaiele vor veni într-un şuvoi continuu.

Pentru a nu-i ţine pe oameni prea mult în frig, Tairov a dat ordin ca mesele şi cîntarele să fie aduse cît mai aproape de locul de staţionare a avioanelor. Împuternicitul Consiliului militar le-a amintit pe un ton hotărît celor ce recepţionau carnea :

— Fiecare colhoznic să primească chitanţă. Explicaţi oamenilor că statul nu rămîne dator. Nu uitaţi să scrieţi şi domiciliul...

Nu de mult, aflîndu-ne la Moşenskoe şi Hvoinaia, am parcurs itinerarul convoaielor de sănii care transportaseră ajutorul în alimente dat de colhoznici Leningradului.

O impresie deosebită ne-a produs întîlnirea cu Andrei Nikolaevici Nikolaev, fost preşedinte al Sovietului comunal Zadelski, şi cu fiica lui, Anna Andreevna. Aproape toate rudele lor trăiesc în sate şi cătune din raionul Moşenskoe. Şi nu există familie din numerosul neam al Nikolaevilor, care, atunci, în noiembrie '41, să nu fi răspuns la apelul autorităţilor locale, al Comitetului regional de partid şi al Consiliului militar al Frontului Leningradului.

Andrei Nikolaevici şi fiica lui îşi amintesc de adunarea sătească şi de cuvintele rostite cu acel prilej de M.A. Tairov, de convoaiele de sănii înaintînd în noapte.

A doua zi după adunare, Anna, care atunci avea 16 ani, i-a cerut tatălui ei sania mică folosită pentru plimbări în zile de sărbătoare.

— O înham pe Albişoara şi duc la aerodrom carne de oaie, carne sărată şi răchiţele, i-a spus ea. Nu le vor lua în avioane, dar le vor da răniţilor din spital...

După 40 de ani, am găsit-o pe Anna Andreevna la Leningrad (este zugrav la Uzina de mașini-unelte „Kotlearov") și am rugat-o să ne povestească cum a dus alimentele la Hvoinaia.

— Într-o noapte, își amintește Anna Andreevna, unchii mei Aleksandr, Mihail și Efim (acesta din urmă a luptat la Leningrad, a fost grav rănit și s-a întors în sat) s-au abătut pe la noi. Tata voia să-i aducă în casă pe dragii oaspeți pentru a le da un ceai fierbinte. „La înapoiere nu vă ocolim, dar acum ne grăbim", i-au răspuns.

Mergeam unul după altul. Nu ne era somn deloc. În fața și în spatele nostru scîrțiiau tălpigele săniilor, caii sforăiau, iar clopoțeii sunau de ne bucurau sufletele. Cînd s-a arătat Hvoinaia, a început să ningă tare.

La aerodrom am ajuns în zori. Albișoara mea s-a speriat tare de zgomotul avioanelor, aproape să iasă din hulube. Motoarele huruiau de ne asurzeau. Încet-încet, Albișoara s-a domolit. Ardeam de nerăbdare. Vroiam să văd avioanele, să le văd de aproape. Asemenea uriași nu văzusem niciodată. De cîteva ori trecuseră pe deasupra satului nostru, Șilovo. Se duceau, probabil, la Leningrad. Dar privite de jos ele nu păreau atît de mari. Despre aviatori și despre faptele lor de vitejie ne povesteau bătrînii. Și despre Leningrad știam cîte ceva — în sat primeam scrisori de la oamenii noștri plecați pe front.

Ne-am apropiat de mese și de cîntare. Alături am văzut băieți din satul vecin așezînd vitele tăiate în stive, ca lemnele. Pe stive puneau tăbliță cu greutatea lor. Apoi, la vreo cinci metri de noi, au trecut tineri care se îndreptau spre avioane. Toți aveau combinezoane de blană, căști de zbor și cizme de blană. Înalți și arătoși. Iată, deci, cum arată aviatorii ! Te poți îndrăgosti de fiecare dintre ei. Ceea ce am văzut după aceea m-a uluit : aviatorii au cărat carnea cot la cot cu încărcătorii. Apoi unul dintre ei, cel mai înalt și mai frumos, a primit o hîrtie, probabil foaia de drum a încărcăturii pe care trebuia s-o transporte. Am înțeles că acest aviator era cel mai mare, comandantul avionului.

Ne-a venit rîndul să descărcăm. Omul care cîntărea și dăduse aviatorului hîrtia i-a făcut semn cu mîna lui tata : „Hai, cîrmește, nu ține oamenii în loc !" „Bine, bine, cîrmesc într-o clipă". Era contabilul de la Sovietul raional. Tata ne-a explicat : pe aerodromul din Hvoinaia el conduce brigada încărcătorilor.

...E rîndul nostru. Dau preşurile la o parte şi, deodată, aud pe unul din unchi, probabil unchiul Efim, văicărindu-se de parcă se întîmplase o nenorocire. Aşa şi era : un aviator duce pe braţe o fată, iar el este alb tot. Fata era moartă, îşi dăduse sufletul pe drum. Din cauza istovirii. Iată ce fac blestemaţii de fascişti... Trec mereu aviatori ducînd de braţ femei şi bătrîni aproape morţi. Toţi au feţele galbene ca ceara.

Mă uit la tata. Încremenise. Nu l-am văzut niciodată aşa. Iată ce poate face durerea omenească. Şi numai aici la aerodrom am înţeles noi toţi ce se petrece la Leningrad. Am fi dat totul, fără să mai pregetăm, numai să-i salvăm pe leningrădeni de moartea prin înfometare.

— La treabă, oameni buni ! — Strigătul ne-a scos din starea de amorţeală.

Au început cu sania tatii. Am pus carnea pe cîntar. Un civil i-a întins lui tata imediat o chitanţă : „Ţine, dragă tovarăşe. Multe mulţumiri. Va veni vremea ca statul să se socotească cu voi pentru carne". Tata s-a întristat, a făcut un gest de refuz : „De ce jigniţi oamenii ? Păstrează chitanţa. Nu am venit să vindem carne, ci să salvăm oameni de la foamete". L-au susţinut şi unchii mei : „N-avem nevoie de chitanţă. N-o luăm..."

Nimeni nu a mai vrut să ia chitanţă. În timp ce cîntăreau carnea, îl văd pe tata că se urcă în sanie. Tuşeşte, de parcă s-ar pregăti să ţină o cuvîntare. Aşa şi face. Nu m-am aşteptat. Nu-l ştiam deloc orator. Dimpotrivă, era un om tăcut. De cînd mă ştiu nu l-am auzit ţinînd o cuvîntare. S-a îndreptat, şi-a scos căciula şi a început să vorbească. Nu-mi mai amintesc vorbele lui. Dar ele i-au mişcat pe oameni. A ieşit un fel de miting. După ce şi-a terminat cuvîntarea, tata a sărit din sanie şi s-a dus glonţ la aviatori. I-a îmbrăţişat pe fiecare în parte. „Băieţi, spuneţi-le leningrădenilor că o să le mai trimitem carne. Spuneţi-le şi ostaşilor să-i bată zdravăn pe nemernicii de hitlerişti".

Apoi, un aviator a ţinut o cuvîntare de răspuns. A mulţumit ţăranilor pentru bunătatea lor. A spus că peste o oră şi jumătate toate alimentele vor ajunge la destinaţie.

După cîteva minute au pus în funcţiune motoarele. Avioanele au început să ruleze încet spre pistă, ducînd cu ele darurile ţăranilor. Pe cer a apărut racheta de start. Sub privirile colhoznicilor ţintuiţi locului de emoţie, navele şi-au luat zborul. Înainte de a ieşi din cîmpul vizual,

luînd înălțime, au alcătuit formația. Nu exista o priveliște mai încîntătoare pentru cei prezenți pe aerodrom ! „Se grăbesc să ajungă la timp" — spuneau cu satisfacție sătenii.

Iar convoaiele nu aveau sfîrșit. În acea zi, numai Hvoinaia a adus la aerodrom 80 tone de carne. A doua zi — 100, a treia — 110. Au fost perioade cînd expediau Leningradului 150 tone de carne pe zi. Iar ceea ce aviatorii nu luau la bord — varză murată, ulcele cu ciuperci și răchițele —, totul era dus la spital sau la punctele de distribuire a hranei leningrădenilor evacuați. Așa că nu degeaba aduceau țăranii fel de fel de murături și fructe de pădure.

Tairov comunica mulțumit la Vologda îndeplinirea graficului zilnic de expediere a alimentelor pe calea aerului. Peste cîteva zile, pilotul-curier i-a adus o notiță de la Știkov : „Eh, Tairov ! V-au depășit cei de pe TB-3. Ei duc pînă la 200 de tone pe zi". Cînd s-au întîlnit, Terenti Fomici i-a spus : „Da, colhoznicii sînt grozavi. Avem oameni de aur. Iar pentru notiță să nu te superi. Am trimis-o așa, ca să vă îndemn. Ați făcut posibilul și chiar imposibilul".

Într-una din zilele lui noiembrie, înghesuit printre jumătățile de vită înghețate, Tairov zbura la Leningrad pentru a prezenta Consiliului militar al Frontului un raport.

— Trecînd în revistă impresiile acumulate în zilele petrecute la Hvoinaia, povestește Mihail Alekseevici, nu am observat că depășisem Ladoga și că ne aflam deasupra Leningradului. Am aterizat cu bine.

După mai puțin de o oră eram la Smolnîi. Andrei Aleksandrovici Jdanov m-a primit într-un mod foarte amical. Vroiam să-mi încep raportul chiar din prag ; doream foarte mult să-i povestesc despre patriotismul țăranilor, în special al celor din Moșenskoe și Hvoinaia. Dar Andrei Aleksandrovici m-a invitat să iau loc, după care mi-a oferit un ceai. Zborul din acele vremuri deasupra Ladogăi nu suferă nici o comparație cu cel de azi.

După ce a văzut că m-am încălzit puțin și că mi-am venit în fire, Jdanov mi-a spus : „Acum, povestește".

Ceea ce îi spuneam nu era un raport obișnuit : datele oficiale, cifrele alternau cu exemple de viață. Am relatat detaliat cum donează țăranii alimente pentru leningrădeni, oferind uneori ultima bucățică. Nu am uitat să-i vorbesc despre țăranii din Moșenskoe. După ce i-am spus că nici unul nu a vrut să ia chitanță — și, urmîndu-le exemplul, la fel au făcut aproape toți țăranii din celelalte raioane —,

emoționat, Andrei Aleksandrovici a spus : „Transmiteți colhoznicilor, aviatorilor, tehnicienilor, tuturor lucrătorilor de la baza aeriană, brigăzilor de încărcători mulțumirile călduroase ale Consiliului militar și ale mele".

Într-unul din articolele publicate în „Novgorodskaia Pravda" după război, fostul președinte al Comitetului executiv al raionului Hvoinaia, I.S. Sergheev, scria :

„Colhozurile și colhoznicii din raionul Hvoinaia au donat leningrădenilor peste șase mii de vite, porci și oi, precum și o mare cantitate de alte alimente. Un inestimabil ajutor în alimente au dat Leningradului și vecinii noștri, raioanele Moșenskoe, Liubîtino, Pestovo, Borovici, Opecenskoe și Efimovski. Toate alimentele au fost aduse la aerodromul de la Hvoinaia".

Așa s-a scris încă o pagină — fără precedent în istorie — în letopisețul apărării Leningradului despre sprijinul dezinteresat acordat de colhoznicii din raioanele răsăritene ale regiunii Leningrad locuitorilor și luptătorilor orașului-erou.

ZBORURILE DE LA NOVAIA LADOGA

La 15 noiembrie 1941, Consiliul militar al Frontului Leningradului a hotărît să afecteze 30 de avioane de transport PS-84 pentru transportul de alimente de la Novaia Ladoga la Leningrad. Norma de lucru a acestor aparate era de cel puțin două curse pe zi.

După îndeplinirea acestei misiuni, Consiliul militar a ordonat tuturor avioanelor de transport să revină la vechea bază — aerodromul de la Hvoinaio, de unde continuau să ducă alimente în orașul aflat în blocadă.

Într-o dimineață de noiembrie '41, colonelul S.D. Ribalcenko, șeful Statului major al Flotei aeriene militare de pe Frontul Leningradului mergea pe Bulevardul Nevski acoperit de zăpadă. Orașul încercuit trăia. Din loc în loc întîlnea grupuri mici de leningrădeni aproape epuizați — femei, adolescenți, bătrîni. Oamenii făceau treburile absolut necesare. Înhămați la o sanie, doi băiețandri și cîteva femei în vîrstă cărau lemne. Înseamnă că astăzi în locuințele lor va fi cald. Pe trotuarul celălalt o fetiță și un băiețel trăgeau o sanie cu un cadavru pe ea. În familia lor astăzi va fi o mare tristețe : blocada a luat viața unui om drag — poate mamă sau tată, poate frate sau soră... La ușile magazinelor alimentare — cozi lungi. Oamenii așteptau să se aducă și să se distribuie pîinea pe cartelă : „125 de grame de asediu, jumătate foc și jumătate sînge". Nu departe de Gostinii Dvor, cîteva femei, băieți și fete luau apă de la o țeavă spartă în găleți, bidoane și ulcioare. O făceau în tăcere. Mișcările le erau domoale, economicoase. Una dintre femei a pus găleata lîngă un troian și s-a apropiat de o fotogazetă pe care afișaseră fotografii proaspete.

S-a întors și a spus ceva celorlalți. Lîngă ea au venit alte femei și au început să comenteze ceva. Rîbalcenko s-a apropiat și a înțeles ce provocase această animație neobișnuită ; căci oamenii se dezobișnuiseră să mai lege o conversație pe stradă.

Femeile nu-și luau ochii de pe fotografia care înfățișa un pilot stînd lîngă un mare bimotor. Asemenea unui cavaler bun, căpitanul îi privea pe acești oameni ajunși la capătul puterilor cu un zîmbet blînd.

— Sub fotografie, ne spune Stepan Dmitrievici Rîbalcenko, puteai citi că Dmitri Kuznețov, căpitan, locțiitorul comandantului unei escadrile de transport din Grupul de aviație-Moscova cu misiune specială efectuează în zilele cele mai grele pentru oraș un număr record de curse cu alimente între Novaia Ladoga și Leningradul asediat.

Femeile erau foarte bucuroase că ele, orășence ajunse într-o situație disperată, nu au fost uitate de restul țării. La Leningrad se transportă alimente chiar și cu avionul !

Tocmai în ajun, la Smolnîi, raportîndu-i lui A.A. Jdanov, membru al Consiliului militar al Frontului, date operative despre acțiunile aviației, subliniasem că escadrile de avioane de transport PS-84 au plecat de la Hvoinaia la aerodromul intermediar de la Novaia Ladoga, de unde, conform unei hotărîri a Consiliului militar al Frontului, efectuează curse regulate cu alimente la Leningrad pe cea mai mică deschidere a podului aerian. Raportam zilnic lui A.A. Jdanov despre activitatea aviației, inclusiv a celei de transport. Consiliul militar aprecia operativ și exact situația în permanentă schimbare și făcea tot posibilul pentru ca podul aerian să funcționeze din plin, în special în „sezonul mort".

Portretul căpitanului D. Kuznețov nu apăruse întîmplător pe bulevardul Nevski. El inițiase o întrecere sui-generis a piloților pentru sporirea numărului de curse cu alimente la Leningrad și pentru o încărcare corespunzătoare a navelor. Era un aviator curajos, viteaz. Zbura și ziua și noaptea, în orice condiții meteorologice, știa să și riște atunci cînd situația o cerea. Această din urmă calitate s-a manifestat din plin în perioada zborurilor de la Novaia Ladoga. Aici el a condus detașat în întrecere. Puternicii și experimentații lui rivali, comandanții de nave A. Kalina, A. Kulikov, V. Șutov, V. Zaerko, F. Ilicenko, A. Semenkov, G. Benkunski, S. Frolovski, A. Dobrovolski, M. Skrîlnikov și alții, îi călcau literalmente pe urme. De fiecare dată,

însă, el reușea să cîștige 200—250 de kilometri și, ca printr-o minune, economisea timp pentru una sau chiar două curse suplimentare. Într-o zi, D. Kuznețov a depășit de trei ori norma pentru 24 de ore : a efectuat pe ruta Novaia Ladoga-Leningrad cinci curse, cu o încărcătură de 20 de tone. Se părea că acest fapt depășea limitele omenești. Dar acesta era D. Kuznețov : cînd trebuia, făcea și imposibilul.

Sufletul întrecerii piloților și a personalului tehnic erau I.M. Karpenko și V.P. Legostin, comisari ai Grupului de aviație-Moscova și ai Grupului nordic special, I.K. Poteriailo, șeful secției politice a Grupului de aviație-Moscova, comisarii escadrilelor Grupului de aviație-Moscova I.S. Bulkin, M.M. Komarov, I.M. Kuznețov, D.S. Gonceareno k și comisarii bazelor aeriene S.L. Okun (aeroportul Komendantski) și I.S. Smirnov (aeroportul Smolnoe). Aceștia erau instructori politici experimentați și se bucurau de un meritat prestigiu în rîndurile personalului de zbor și tehnic.

— Întreaga activitate ce se desfășura la sol — pregătirea aparatelor pentru zbor, încărcarea și descărcarea lor, grija pentru condițiile de viață și pentru hrana aviatorilor, contactele cu organele locale de partid și de stat, lucrările de construcții și multe, multe altele — cădea pe umerii comisarilor escadrilelor, ne-a povestit în timpul unei întîlniri la Moscova I.M. Karpenko, fost comisar al Grupului de aviație-Moscova. În întreaga lor muncă ei se sprijineau pe organizațiile de partid ale escadrilelor. Majoritatea piloților și mulți ingineri și tehnicieni erau membri de partid. Toate problemele importante legate de zborurile la Leningrad se discutau în adunările de partid.

I.M. Karpenko ne spunea că în aceste adunări se discuta la obiect, critica era directă, aspră, indiferent de persoană, hotărîrile erau concrete. În escadrile, agitatorii și propagandiștii desfășurau o muncă eficace, aveau loc cu regularitate informări politice și convorbiri, apăreau gazete de perete și foi volante de luptă. O mare atenție se acorda muncii educative individuale în cadrul echipajelor, în care, adesea, se încadrau și comisarii, îndeplinind funcții de pilot sau trăgător de bord.

Echipajele navelor erau solidare, unite și disciplinate, ne spunea Iosif Mihailovici, ceea ce ușura munca instructorilor politici. În escadrile și echipaje domnea o atmosferă de încredere și stimă reciprocă. Toți se adresau cu

numele mic și patronimicul, uneori chiar și cu gradul militar. Nimănui nu trebuia să-i explici prea mult cum să îndeplinească o misiune de luptă. Fiecare își înțelegea imediat colegul, atît în aer cît și la sol. Și încă un amănunt ce caracteriza atmosfera din grupul nostru : oamenii nu știau ce este servilismul, slugărnicia, adularea și nesinceritatea. Oamenii erau direcți, principiali, spuneau adevărul în față, oricît de dureros ar fi fost... Și, ca în orice colectiv, cea mai convingătoare agitație era exemplul personal al comandanților și comisarilor.

Multe zboruri în unități și mari unități de pe front, departe în spatele inamicului și în Leningradul asediat a efectuat locotenentul major I. Bulkin, comisar al escadrilei a treia, mecanic de bord iscusit care, în caz de nevoie putea să-l înlocuiască și pe pilot. Era atestat în această specialitate și a luat de multe ori mînșa în mîini, inclusiv în situații grele.

Zeci de zboruri la Leningrad au făcut comisarii escadrilelor a patra și a șasea, I. Kuznețov și D. Goncearenok.

Escadrilele cu baza la Hvoinaia constituiau o grupă monolită. Nu trecuse nici o săptămînă de la constituirea grupei, alcătuite din trei escadrile, cînd aviatorii au aflat că navigația pe Ladoga a încetat complet. Grupa-Leningrad a primit ordin să se transfere imediat la aerodromul de campanie Novaia Ladoga și să treacă la curse în suveică pe cel mai scurt segment al podului aerian : Novaia Ladoga-Leningrad.

Zilele erau din ce în ce mai scurte. Dar apropierea aerodromului de la Novaia Ladoga de Leningrad și cantitățile considerabile de alimente existente la bazele din apropiere au făcut posibilă sporirea la maximum a numărului de curse.

Ca și altădată la Hvoinaia, nici la Novaia Ladoga nimeni nu se pregătise pentru o asemenea evoluție a evenimentelor.

Printr-o hotărîre din 15 noiembrie 1941 (adoptată în ziua întreruperii navigației), Consiliul militar îl obliga pe generalul M.I. Samohin, comandantul Forțelor aeriene militare ale Flotei din Baltica, să asigure pregătirea aerodromului de la Novaia Ladoga și a tuturor serviciilor lui pentru primirea navelor de transport, acoperirea aparatelor pe rutele respective de către avioane de vînătoare ale Flotei. Generalul maior A.M. Șilov răspundea de adu-

cerea alimentelor la aerodrom și de încărcarea lor în avioane.

Ca și la Hvoinaia, conducătorii organelor locale de partid și de stat aveau foarte multe probleme de rezolvat.

De mare ajutor le-a fost tuturor experiența acumulată de escadrilele de PS-84 în intervalul de o lună și jumătate în care zburaseră de la Hvoinaia la Leningrad.

...Se încheia prima zi de muncă a aviatorilor pe ruta Novaia Ladoga-Leningrad.

Grupa de PS-84 condusă de căpitanul Kuzneţov se întorcea din a treia și ultima cursă. În timp ce se pregăteau pentru aterizare, aviatorii au văzut jos șlepuri distruse de bombe, saci de făină plutind pe bucăți mari de gheață, depozite de alimente și cheiuri distruse.

Pe drumul de la aeroport la cămin ei s-au întîlnit cu un grup de marinari. S-au oprit.

— Cum ați zburat, băieți ? — a întrebat un marinar vîrstnic.

— Normal, a răspuns Kuzneţov.

Tonul lui trăda, însă, neliniște.

— Vasele noastre stau ancorate... Ladoga ne oprește. Acum toată speranța e în voi, a intervenit un marinar tinerel.

Kuzneţov s-a încruntat.

— Speranța e speranță, a spus el, dar acum cu trei curse de abia biruim...

Era evident, comandantul grupei nu era mulțumit.

— De abia biruiți... Și iaca vine noaptea. Ziua e tot mai scurtă, a conchis marinarul cel vîrstnic. Cînd să mai zbori...

— Dacă ne vom strădui, vom putea zbura de patrucinci ori, i-a răspuns ferm Kuzneţov.

— Ce tot născocești tu, Dmitri ? — a obiectat unul dintre aviatori.

— Ce-am născocit ? — a sărit Kuzneţov. Tu nu vezi cum încarcă avioanele ? Cum a fost la Hvoinaia ? Ai uitat ? Aici — vai și amar ! Încărcarea durează 40 de minute. Expedierea aparatelor durează și ea. Socotește și tu : dacă reducem acest timp, nu scoatem o cursă-două în plus ?

De el s-a apropiat un comisar.

— Ne-am sfătuit cu aviatorii. Există numeroase propuneri în legătură cu sporirea numărului de curse. Să ne întrunim întîi noi, comuniștii, să chibzuim bine.

...Aviatorii nu agreau cuvîntările lungi. Așa a fost și acum. S-au strîns după cină la căminul personalului de zbor. Erau după o zi grea. Ședința a durat mai puțin de o oră. Toți au înțeles că trebuie intensificat traficul pe ruta lor.

Consiliul militar al Frontului Leningradului a aprobat noua schemă a zborurilor de la Novaia Ladoga. Ea permitea scurtarea aproape la jumătate a drumului spre Leningrad, oferea posibilitatea de a efectua trei sau chiar mai multe zboruri pe zi.

Goncearenok și-a început intervenția cu o relatare a discuției dintre aviatori și marinari. Adunarea s-a animat și mai mult. Goncearenok s-a adresat direct participanților la adunare :

— Așadar, cîte curse putem face ? ,Poate Kuznețov nu are dreptate ?

Cineva din sală i-a răspuns :

— Cinci sînt multe, dar patru putem.

Atunci stabilim ca normă patru curse, a conchis Goncearenok și a prezentat cîteva calcule convingătoare. El a spus că după regulile din Leningrad un kilogram de unt se împarte la 50 de persoane, iar un kilogram de produse concentrate — la 20 de persoane. Un avion transportă într-o cursă 2 500 de kilograme și hrănește 125 000 de leningrădeni.

— Și nu e greu de socotit cîte alimente ducem în patru curse, a spus comisarul.

Fiecare participant a început să facă mental calculele. Într-o zi, 30 de avioane pot transporta în oraș 75 de tone, iar dacă efectuează patru curse — 300 de tone. Deci, 100 de tone peste norma stabilită pentru noiembrie de Comitetul de Stat al Apărării. Și dacă ținem seama că pe calea aerului se transportau numai alimente cu valoare calorică ridicată, nu e greu să ne imaginăm importanța acestui ajutor.

Făcînd aceste calcule, aviatorii nu știau că pe alt traseu al podului aerian, avînd ca puncte de plecare îndepărtate aerodromuri de campanie din regiunea Vologda, își desfășurau din plin zborurile în Leningradul asediat echipajele bombardierelor grele din regimentul șapte.

S-a păstrat un proces-verbal laconic al ședinței de partid, mai bine spus o consemnare a unor intervenții. Le reproducem.

Valuhov (comandant de navă). La noi s-a dat o normă medie de încărcare pentru toate aparatele — doúă tone. Norma ar trebui stabilită pentru fiecare aparat în parte. Căci nu sînt toate la fel... Eu, de pildă, pot lua 270 de kilograme în plus... Propun să se ţină seama de acest lucru atunci cînd se stabileşte misiunea...

Kuzneţov (comandant de navă). Propun să se elimine din aparate caloriferul, piesele de rezervă şi sculele. În locul lor putem lua 50—70 de kilograme în plus în fiecare avion.

Vasiliev (comandant de navă). Propun să se discute cu organele respective problema înlocuirii ambalajului greu din lemn cu altul din hîrtie, pînză de sac sau placaj. După calculele mele, aceasta ne-ar permite să transportăm zilnic la Leningrad o cantitate suplimentară de alimente de cinci tone.

După cum vedem, intervenţiile au fost concrete, laconice. La fel de concretă a fost şi hotărîrea adoptată în unanimitate.

Cînd s-au despărţit, cineva i-a spus lui Kuzneţov :

— Ei, Dmitri, ţine-te bine, acum toţi îţi vom urma exemplul.

...Aerodromul de la Novaia Ladoga se afla pe malul stîng al Volhovului (acum aici se află o aşezare de pescari şi o imensă livadă de pomi fructiferi). În apropierea locului de staţionare a navelor, în pădurea de pini, se aflau depozitele de alimente.

Aici veneau camionetele cu alimente, pe care le aduceau de la malul Ladogăi. Încîntătoare sînt aceste locuri : vărsarea Volhovului în marea-lac, căsuţele vechi din cărămidă şi bîrne ; catedrala Sfîntul Nicolae cu săgeata ei de argint, ce aminteşte de săgeata de pe clădirea Amiralităţii din Leningrad ; casa din lemn, cu ferestre mari, care a adăpostit adunarea ofiţerilor din regimentul „Suvorov" („Suzdal"), hanul... Novaia Ladoga este un vechi oraş rus, de o vîrstă cu Leningradul.

Dar, aflîndu-se pe mal, lîngă peretele de acostare, nimeni nu mai urmăreşte meandrele canalului ce porneşte din Ladoga, nu mai priveşte vechile clădiri şi biserici, nu mai admiră superba deltă a bătrînului rîu, ce-şi aduce apele în imensul bazin al capricioasei Ladoga, cînd blîndă, cînd furioasă.

Oraşul este în permanenţă bombardat de pe pămînt şi

din aer. Principalele ţinte sînt depozitele de alimente, cheiurile şi aerodromul. Alarmele se ţin lanţ.

Cheiurile sînt pustii. Văzduhul nu mai este săgetat de sirenele vaselor. Remorcherele şi şlepurile stau nemişcate, semn că navigaţia s-a întrerupt.

Dar oraşul trăieşte, munceşte. Pe aerodrom e o forfotă continuă.

Ce bizar se plămădeşte soarta oamenilor în timp de război ! În acele zile pe străzile din Novaia Ladoga puteai întîlni mari savanţi rupţi de laboratoarele şi activitatea lor preferată din institute, regizori, scriitori, artişti plastici, actori cunoscuţi care-şi întrerupseseră îndeletnicirile lor creatoare, muncitori de la Uzina „Kirov" sau de la Uzina metalurgică... Războiul îi dezrădăcinase, le modificase ritmul de viaţă. Dar toţi aceşti oameni, care tocmai coborîseră din avioane, aveau ceva comun : grija pentru destinul oraşului lor şi voinţa de a sacrifica totul pentru a apropia ziua victoriei.

Leningrădenii evacuaţi erau conduşi la punctele de distribuire a hranei şi de cazare temporară din crîngul Marina şi din clădirea şcolii. Numărul lor creştea continuu, ajungînd la 3 000—3 500 de persoane pe zi.

Punctele de distribuire a hranei nu puteau face faţă şi atunci în clădirea din cărămidă cu un etaj a fostului regiment „Suzdal" s-a înfiinţat o cantină cu program permanent.

De aici persoanele evacuate erau îmbarcate în autocamioane şi autobuze şi plecau mai departe, spre est. Dar nu erau maşini suficiente. Cine putea, pleca pe jos.

Străzile oraşului erau continuu străbătute de cirezi de vite, coloane de automobile, de convoaie de sănii cu carne, făină, unt. Deasupra Ladogăi vuietul avioanelor nu contenea o clipă ; grup după grup, ele se îndreptau spre Leningrad.

— Ia uite, spune şoferul unei camionete pline de carne, care se opreşte în apropierea malului Ladogăi. Zboară carnea noastră, se grăbeşte.

S-au oprit şi celelalte.

— Dar ce jos zboară avioanele !

— Zboară frumos. Parcă plutesc pe lac.

Priveşte avioanele în zbor şi A.M. Fadeev, preşedintele Comitetului executiv orăşenesc. El merge de-a lungul Volhovului şi inspectează stivele de saci cu produse alimentare acoperiţi cu prelate şi bine camuflaţi de pe de-

barcaderul colhozului de pescari „Kalinin". În septembrie și octombrie aici s-au adus pe rîu mari cantități de făină și crupe. O mare parte din ele au fost transportate de marinari pe malul vestic înainte de venirea „sezonului mort". Ceea ce a rămas la Novaia Ladoga ajunge, după calculele lui Fadeev, pentru cîteva zile bune de muncă pentru aviație. E bine că au putut să achiziționeze de la populație aproximativ 400 de tone de carne de vită. Șoferii muncesc pe rupte. Nu-i sperie drumurile proaste.

Recent ne-am întîlnit la Novaia Ladoga cu conducători ai organelor locale de partid și de stat din anii războiului — A.M. Fadeev, N.S. Denisov și N.S. Erșov. De la ei am aflat numeroase amănunte despre felul cum era organizată achiziționarea și aducerea la aerodrom a alimentelor, despre patriotismul locuitorilor orașului.

— Cînd a început transportul de alimente pe calea aerului din orașul nostru ne-am adresat populației cu rugămintea de a-i ajuta pe leningrădeni, își amintește N.S. Erșov. La adunări oamenii spuneau : „Trebuie s-o facem. Și asupra noastră se poate abate urgia". Discuțiile erau scurte : „Tu dai vaca ?" „O dau". „Și eu o dau".

Pretutindeni au hotărît să se lase o vacă la două-trei familii, iar restul să le dea la fondul de ajutorare a Leningradului...

Nu s-a manifestat nici o nemulțumire. Opinia era unanimă : dacă trebuie, dăm și ultima bucățică.

Spiritul de abnegație al locuitorilor orașului se manifesta în toate. Căruțele, săniile și autocamioanele cărau alimente din satele de pe malul celălalt al Volhovului ; s-a pus problema ca trecerea rîului să se facă mai rapid. Pod nu exista. Gheața era subțire. bacul nu funcționa ; în plus, acesta din urmă avea o capacitate mică. Dar orășenii au găsit soluția. Au luat un șlep vechi, i-au reparat puntea, i-au pus un motor ce funcționa cu benzină. Cînd „noul bac" a fost gata, au venit oamenii cu spargheți, rîngi, topoare și ferăstraie. Au tăiat un canal de zece metri lățime de la un mal la altul. Și au început să gonească „bacul". El putea transporta 12 autocamioane încărcate. Aducerea alimentelor din satele de pe malul celălalt se făcea acum mult mai repede. Depozitele de pe aerodrom creșteau continuu.

În 24 de ore, Novaia Ladoga trimitea la aerodromurile Komendantski și Smolnoe 30—40 de nave de transport. De acolo primea tot atîtea. La timpul potrivit, în zona ae-

rodromului își făceau apariția „işaciki", conduse de piloți ai aviației marine.

Erau aviatorii din regimentele de vînătoare ale brigăzii 61 a lui I.G. Romanenko. Ei așteptau în pătratul ordonat caravanele de PS-84 și le escortau peste Ladoga, pînă la malul vestic. Acolo, „uliii" îi dădeau în primire pe protejații lor piloților din regimentul 286, care însoțeau aparatele pînă la aerodromul Smolnoe, unde le acopereau aterizarea.

Dimineața s-a primit buletinul meteorologic : zăpadă și plafon jos de nori. A început să viscolească. În bordeiul dispecerului sună telefoanele. Bordeiul este împărțit în două de un bufet. Piloții și navigatorii precizează rutele, fac calcule. Dacă au cîteva minute libere, citesc, joacă șah, scriu scrisori. Hărțile de zbor se află în bufet, unde, altădată, erau cești, pahare, farfurii. Degajînd un plăcut miros de mere, bufetul le aduce aminte de vremurile de pace.

Aici e și Dmitri Kuznețov. Are cîteva minute de odihnă, joacă domino cu colegii. Zgomotul plăcuțelor de domino îl deranjează pe dispecer, care nu lasă deloc jos receptoarele telefoanelor.

— Fraților, vă rog, mai încet !

Afară s-a dezlănțuit o puternică furtună de zăpadă ; pe o asemenea vreme nu se poate zbura. Kuznețov și colegii săi au sentimentul că războiul le-a acordat un concediu de o scurtă zi de iarnă și de o noapte bîntuită de viscol. Dar se aude semnalul, comanda de decolare. Timp bun de zbor nu este și nici nu va fi.

Dar nici de dimineață n-a fost timp bun de zbor. Cu toate acestea, Kuznețov și-a condus de patru ori grupul lui de nouă aparate la Leningrad. Era încredințat că va zbura și a cincea oară, deși știa că toată lumea este obosită. Și el era la capătul puterilor. Dar trebuia...

Aviatorii ies din bordei. Îi învăluie viscolul. Nu se vede nimic. Cum să zbori pe furtuna asta teribilă ?... Dar zboară. În față au un zid alb. Evoluează jos de tot, ca să distingă solul. Brusc, în față le apar niște dealuri împădurite. Trebuie să posezi un al șaselea simț pentru ca să intuiești la timp, prin perdeaua groasă de zăpadă, aceste obstacole, să le simți, să manevrezi și să nu te zdrobești de ele.

...A doua zi, în raportul operativ al comandantului escadrilei, Buharov, se spunea :

„La 19 noiembrie, D.V. Kuzneţov a luat la bord peste trei tone de alimente şi, în pofida timpului nefavorabil şi a faptului că o parte a aparatului a fost acoperită de gheaţă, a executat magistral un zbor orb şi a aterizat pe aerodromul Komendantski".

După două zile, un alt raport operativ releva :

„La 21 noiembrie, avioanele grupului condus de Kuzneţov au dus apărătorilor oraşului 211,8 tone de alimente. Şi-au îndeplinit perfect misiunea următorii comandanţi de echipaje din acest grup : V.I. Şutov, I.G. Mosalev, A.D. Kalina, V.I. Zaerko, M.I. Bîcikov, G.K. Kojevici, I.I. Seleznev şi N.N. Simakov".

Rapoartele sînt extrem de laconice. Ele nu spun că toate aceste zboruri au fost foarte periculoase şi riscante. Inamicul, care deţinea superioritatea numerică în aer, urmărea să paralizeze transportul aerian în oraş, să-i condamne pe leningrădeni la moarte prin înfometare. Avioanele de vînătoare germane, care studiaseră bine acest traseu, erau prezente pe toate segmentele lui. De regulă, avioanele noastre de vînătoare duceau o luptă inegală. Nu întotdeauna izbuteau să protejeze aparatele de transport.

La 19 noiembrie, cînd grupul lui Kuzneţov a efectuat cu succes cîteva curse la Leningrad, un alt grup de PS-84 a fost atacat prin surprindere de Messerschmitt-uri.

Iată cum au decurs lucrurile. În apropierea aerodromului Komendantski, avioanele de vînătoare germane au reuşit să incendieze avionul condus de cunoscutul pilot E.R. Kircev.

Aparatul a fost grav avariat. Un proiectil l-a ucis pe comandantul navei şi l-a rănit grav pe pilotul secund, A.I. Jukotski. Slăbit de o puternică hemoragie, pierzîndu-şi din timp în timp cunoştinţa, acesta a reuşit, totuşi, să ajungă la aerodrom şi să aterizeze. În această luptă, de o înaltă măiestrie şi de mult curaj a dat dovadă comandantul unei alte nave, V.I. Şutov ; printr-o manevră dibace şi îndrăzneaţă, el a reuşit să iasă de sub focul inamicului şi să salveze aparatul şi alimentele.

O soartă tragică a avut M.E. Jukov, al cărui aparat a fost atacat la mică înălţime de patru avioane de vînătoare deodată. Aparatul a luat foc şi a căzut.

Aceste lupte i-au convins o dată în plus pe aviatori de valoarea imensă pe care o au în încleştarea cu inamicul stăpînirea de sine, sprijinul reciproc, înaltul spirit de

răspundere pentru viața echipajului, a pasagerilor, pentru prețioasa încărcătură.

— Odată, într-o zi senină, 14 avioane de transport au aterizat pe aerodromul de la Tihvin pentru a lua de acolo carne, ne relatau comandantul de escadrilă V.A. Pușcinski și locțiitorul lui, A.I. Semenkov. Ca de obicei, echipajele au ajutat la încărcarea cărnii în avioane. Imediat după terminarea acestei operații, deasupra aerodromului au apărut 12 Junkers-uri care trecuseră prin barajul tunurilor antiaeriene. Situația părea fără ieșire. O secundă-două și aparatele germane vor trece la atac : mitralierea și bombardarea aerodromului.

Dar s-a petrecut un lucru la care fasciștii se așteptau cel mai puțin. „La mitraliere !" — a strigat Mihail Skrîlnikov, comandant de navă, și a alergat primul la avion. S-au aruncat la mitraliere trăgătorii, radiotelegrafiștii, mecanicii de bord, printre care și comisarul escadrilei, I.S. Bulkin.

Barajul de foc al celor cîteva zeci de mitraliere grele i-a obligat pe fasciști să se retragă. Ei au încercat să atace din nou, dar de data asta i-a întîmpinat un foc și mai bine organizat. Imensă ne-a fost bucuria cînd am văzut cum, aruncînd la întîmplare bombele, avioanele inamice părăseau cîmpul de luptă.

...A venit și momentul ultimei curse a aviatorilor Grupului-Moscova de la Novaia Ladoga la Leningrad. După o jumătate de oră de zbor au aterizat pe aerodromul Smolnoe. Acolo au descărcat alimentele și au luat la bord pasageri.

— Cu aceasta, activitatea voastră pe aerodromul Novaia Ladoga s-a încheiat, le-a comunicat aviatorilor dispecerul. Înainte de căderea nopții trebuie să vă întoarceți la bazele voastre — Hvoinaia și Kușavera.

Aviatorii au părăsit Novaia Ladoga cu sufletele grele de tristețe. De pe acest aerodrom au zburat nu mai mult de o săptămînă, dar el a rămas pentru totdeauna în memoria lor. Aici, fiecare a efectuat 25—30 de zboruri. Și ce zboruri ! Cu adevărat de foc ! Aici, pe acest traseu, i-au pierdut pe tovarășii lor E.R. Kireev, M.E. Jukov, I. U. Jantiev... Cu numai trei-patru zile în urmă le auziseră vocile, le simțiseră căldura mîinilor, șezuseră împreună la cantină... Era greu să se împace cu dispariția unor colegi credincioși, de nădejde, cu care războiul îi unise. Mulți simțeau că lasă aici o parte din ființa lor.

...Avioanele au aterizat pe înserat la Hvoinaia şi Kusavera.

Pe aerodromul din Hvoinaia aviatorii au fost primiţi ca nişte rude apropiate, ca oameni dragi. Fetele din brigada sanitară nu-şi ascundeau lacrimile de bucurie... O jumătate din locuitorii aşezării au venit din nou la aerodrom. Fiecare voia să-i salute pe piloţi, să afle cum e „acolo", la Leningrad.

În drum spre clădirea aeroportului, de Semenkov şi Bulkin s-a apropiat o femeie de vîrstă mijlocie cu un copil de zece ani de mînă. Era Olga Ivanovna Ivanova, stăpîna casei în care fuseseră ei încartiruiţi.

— Să mergem acasă, i-a invitat femeia. Să vă dau de mîncare după atîta drum. Am pregătit cîte ceva.

— Mama a făcut clătite, le-a şoptit băieţelul.

— Salut, Vovka ! Bulkin i-a dat o bomboană. Parcă ai mai crescut cît am lipsit noi.

— Ia ! Semenkov a scos din buzunarul combinezonului un pachet de pesmeţi şi l-a dat băiatului ; apoi şi-a aruncat preferatul în sus.

Aviatorii s-au scuzat că nu pot să meargă acasă acum. La aerodrom li se ordonase : adunarea la cantină !

— Olga Ivanovna, a spus Semenkov, o să gustăm diseară clătitele...

În drum spre cantină au fost opriţi de fete.

— Astă seară, după cină este program artistic şi dans, i-a anunţat vechea lor cunoştinţă, Rimma Neceaeva.

— Totul e pregătit pentru dumneavoastră. Veniţi, vă rog. Vă aşteptăm, a adăugat, roşind, o fată înăltuţă, cu ochi negri.

Apoi au fost abordaţi de o femeie tînără şi simpatică. Era Vera Nikolaevna Fedorova, frizeriţa.

— Bine aţi venit, băieţi ! O, ce v-a crescut părul ! Nu vă primesc aşa la serbare.

— Acceptăm critica. Ascute foarfecele, a răspuns pentru toţi Bulkin.

Aviatorii o cunoşteau pe această femeie energică încă de cînd lucra pe aerodrom. Vera Nikolaevna a făcut de toate : a încărcat avioane, a nivelat pista, a cărat răniţi, a păzit alimentele. Apoi au convins-o să lucreze la frizerie. Şi acolo a rămas.

...La sfîrşitul lunii noiembrie, îşi aminteşte E.I. Zverev, secretar al Comitetului raional de partid Hvoinaia, au

sosit aici Piotr Sergheevici Popkov, președintele Comitetului executiv orășenesc Leningrad, și generalul-maior Vasili Sergheevici Molokov, șeful Direcției generale a Flotei aeriene civile.

Oaspeții nu au rămas la sediul Comitetului raional de partid nici o jumătate de oră — doar atît cît să fie informați în legătură cu problemele care-i interesau.

— E timpul să mergem, a spus Zverev. Ne așteaptă aviatorii.

Această cină la cantina personalului de zbor a fost numită ulterior „banchet". Deși nu a fost nimic neobișnuit. Pe masă erau aceleași căni cu aceeași rație de front — 100 de grame, aceleași daruri ale grădinilor și pădurilor din Hvoinaia — ciuperci, castraveți, varză murată, ceapă...

Dar nimeni nu punea gura pe mîncare. Toți priveau curioși spre masa comandanților, unde se așezaseră oaspeții. Molokov a deschis cutiuțele cu ordine și a desfăcut brevetele.

A luat cuvîntul Piotr Sergheevici Popkov. El a transmis asistenței mulțumiri din partea Comitetului de Stat al Apărării, Consiliului militar al Frontului Leningradului, a lui Andrei Aleksandrovici Jdanov pentru ajutorul neprețuit acordat leningrădenilor.

— Știm, dragi tovarăși, că ați făcut tot ce v-a stat în putință, a spus el. Nu vi se poate reproșa nimic.

După ce a privit fețele aviatorilor, a continuat :

— Dacă fiecare dintre dumneavoastră va putea lua în avion un chintal în plus, vom salva încă o mie de oameni. Leningradul se află într-o situație extrem de critică. S-au pus în mișcare primele coloane de autocamioane cu alimente pe drumul de gheață. Vă mulțumim pentru munca dumneavoastră plină de sacrificiu.

Apoi a vorbit Vasili Sergheevici Molokov. El a dat citire ordinului, a toastat pentru cei decorați, le-a urat aviatorilor zboruri reușite.

Alte cuvîntări n-au mai fost. După Molokov s-a ridicat Kuznețov, care a rostit doar trei cuvinte :

— Servim Uniunea Sovietică !

În vizită la aviatori au venit elevii din clasele superioare, care au dat un concert. Cel mai mare succes l-a înregistrat Lia Makarevskaia, elevă în clasa a șaptea.

Dar mai bine să-i dăm cuvîntul chiar Liei Aleksandrovna Makarevskaia, profesoară emerită a R.S.F.S.R.,

actualmente directoare a şcolii medii din Hvoinaia. Ne-am întîlnit în toamna lui 1980. Lia Aleksandrovna ne-a promis că-şi va aminti tot ceea ce este legat de acele îndepărtate zile şi ne va trimite o scrisoare detaliată.

„Era război, scrie L. A. Makarevskaia, şi semnele lui le întîlneai la tot pasul : aerodrom, aviatori, pe care pînă atunci nu-i văzuse nici un locuitor al liniştitei noastre aşezări, spitale, evacuaţi... Dar viaţa este astfel rînduită încît toate acestea se împleteau cu îndeletnicirile paşnice. Hvoinaia trăia. Noi, elevii, învăţam, citeam, repetam în cercul dramatic, îi supravegheam pe copiii de la centrul de primire, îi ajutam pe părinţi, pe mamele noastre. Căci majoritatea bărbaţilor luptau pe front. Mergeam la cinematograf, la dans...

Aici veneau şi aviatorii. Locotenenţi şi căpitani înalţi şi frumoşi ; delicaţi şi curtenitori, ei invitau fetele la dans. Am cunoscut un aviator, un băiat din Moscova. Nu avea nici 20 de ani împliniţi. Mi-a povestit multe lucruri interesante despre Capitală, despre teatrele de acolo, despre mama şi sora lui. Nu l-am mai văzut de atunci...

Îi adoram pe aceşti băieţi veseli şi puşi pe glume, care sfidau moartea zburînd pe orice vreme.

Adesea, noi, elevele, dădeam concerte la club pentru aviatori. Ne primeau cu multă căldură. În special atunci, în acea seară de noiembrie 1941... Fiecare număr era întîmpinat cu asemenea aplauze că nu-ţi mai venea să părăseşti scena. Îmi amintesc că am dansat „Ţigăncuşa", dar, în loc să urmăresc dansul, mă uitam mereu la spectatori.

La a doua ieşire a mea în scenă am citit un fragment din „Bătrîna Izerghil", despre Danko cel viteaz, care şi-a smuls inima din piept şi a transformat-o în torţă pentru a lumina calea oamenilor, fără să ceară nimic pentru sine. Cu cîtă atenţie ascultau spectatorii minunata legendă ! Şi o ascultau chiar eroii, care erau gata în fiecare zi să-şi dea inima şi viaţa pentru oameni, pentru leningrădenii aflaţi departe şi, totuşi, atît de aproape !"

...A doua zi, abia se crăpa de ziuă cînd piloţii Grupului de aviaţie au ridicat navele în aer. Peste 20 de minute au aterizat la Podborovie. După căderea Tihvinului, aici a început să fie adusă din toate colţurile ţării o mare cantitate de alimente pe Calea ferată de nord. Încărcau

carne, ciocolată, praf de ouă, afumături. Tot aici au reuşit să-i cunoască pe piloţii de vînătoare de însoţire din regimentul 154, care în ajun veniseră la Podborovie pe Tomahawk-uri (avioane americane din dotarea acestei unităţi de aviaţie). Sub protecţia lor, comandanţii caravanelor zburătoare s-au îndreptat spre Leningrad.

DINCOLO DE LIMITELE POSIBILULUI

Piloţii de vînătoare de însoţire care protejau în 1941 traseele podului aerian spre Leningradul asediat efectuau în medie 60–70 zboruri de luptă pe lună, în timp ce instrucţiunile şi piloţii americani de vînătoare considerau că 30–40 de zboruri constituiau limita posibilităţilor umane.

În jurnalul operativ al regimentului 127 de vînătoare există următoarea însemnare: „La 24 noiembrie 1941, patru „ciaika" din regiment însoţeau 16 bombardiere TB-3 care zburau încărcate la Leningrad. Din cauza vremii proaste, bombardierele s-au abătut de la traseu şi în zona Lodeinoe Pole au intrat sub focul finlandezilor. În timpul acestui tir concentrat, avionul locotenentului N. A. Zelenov a fost avariat, iar sublocotenentul V. P. Dobronravin nu s-a mai întors din misiune".

În jurnalul pierderilor în luptă sublocotenentul V. P. Dobronravin figura ca dispărut.

„Dispărut fără urmă"... Aceste cuvinte scrise în dreptul numelui unui ostaş, al cărui destin a rămas — din diferite motive — neelucidat, constituie una din tristele consecinţe ale războiului. Multe forţe şi multă vreme s-au consumat pentru a elucida misterul ce-l izolează pe cel dispărut de eroii Marelui război pentru apărarea patriei. Aproape zilnic, ziarele, radioul şi televiziunea comunică noi nume de eroi ai bătăliilor de altă dată, care multă vreme au făcut parte din categoria celor dispăruţi fără urmă.

Aşa s-a întîmplat şi cu sublocotenentul Vladimir Pavlovici Dobronravin din regimentul 127 de aviaţie, a cărui faptă de vitejie a devenit cunoscută la mulţi ani după război. M. A. Bojenov şi K. S. Ivanov, comandanţi a două bombardiere, participanţi la acel zbor din noiembrie, ne-au relatat faptele.

În ziua aceea, 16 bombardiere din regimentul 7, încărcate pînă la refuz cu alimente, au decolat de pe un aerodrom din spatele frontului și s-au îndreptat spre Leningrad. În apropiere de Ladoga, li s-au alăturat patru „ciaika", avioane de vînătoare din regimentul 127. Cerul era acoperit de multe straturi de nori, care, uneori, ajungeau pînă la pămînt. Avioanele trebuiau să evite zonele cu nebulozitate mare și periculoasă. De aceea, grupul a fost nevoit să se abată de la traseul lui și o vreme s-a aflat deasupra pozițiilor trupelor inamice. Surpriza și deruta acestora nu au durat mult. Inamicul a declanșat imediat un uragan de foc asupra aparatelor masive și greoaie, folosind mitraliere, puști, instalații antiaeriene semiautomate.

Imediat au venit în ajutor avioanele de vînătoare de însoțire. Două „ciaika" au trecut la atac. Au luat de cîteva ori cu asalt pozițiile inamice, reducînd la tăcere multe puncte de foc. Dar a apărut și un alt nod de apărare inamic. Asupra bombardierelor s-a dezlănțuit un nou uragan de foc. În luptă s-au avîntat alte două „ciaika". Cu unul dintre aparate s-a întîmplat ceva, drept care, a ieșit din luptă și, coborînd, s-a îndreptat spre sud, dincolo de pozițiile inamicului. Celălalt a continuat atacul : în picaj sau în zbor planat mitralia pozițiile inamice. Un tun semiautomat a tras asupra lui. Nimeni nu știe ce s-a întîmplat în clipele următoare. Ori pilotul aparatului a fost ucis sau grav rănit, ori proiectilul care a lovit avionul a scos din funcțiune sistemul de dirijare. Continuînd picajul, „ciaika" a coborît vertiginos ca o săgeată spre centrul nodului de apărare inamic ; din locul în care s-a produs coliziunea s-a înălțat spre cer o coloană uriașă de foc și fum.

Grație curajului și bărbăției piloților de vînătoare Zelenov și Dobronravin, grupul de bombardiere grele a depășit zona periculoasă și a dus încărcătura la destinație.

Locotenentul N. A. Zelenov, al cărui avion fusese avariat, nu a putut vedea ultimul atac al coechipierului său ; deoarece V. P. Dobronravin nu s-a întors la regiment și despre el nu au parvenit nici un fel de informații, în jurnalul pierderilor în luptă, în dreptul numelui lui a apărut mențiunea „dispărut fără urmă". Nikolai Andrianovici Zelenov, Erou al Uniunii Sovietice, a decedat în 1944 fără a reuși să elucideze soarta colegului său ; de aceea, însemnarea despre Dobronravin a rămas mulți ani în arhiva regimentului.

Astăzi știm că sublocotenentul Vladimir Pavlovici Dobronravin a săvîrșit la 24 noiembrie 1941 o faptă eroică, apărînd grupul de bombardiere care transportau alimente la Leningrad.

Spre mijlocul lui noiembrie '41 însoțirea avioanelor de transport devenise foarte dificilă. Numărul aparatelor PS-84 se mărise, cursele lor se înmulțiseră, iar avioanele de vînătoare nu reușeau să însoțească toate aparatele de transport pe Frontul Leningradului. Uneori, pentru însoțirea convoaielor aeriene erau trimise în cel mai bun caz două avioane de vînătoare, alteori — chiar unul singur. De obicei, aviatorii noștri de vînătoare erau nevoiți să înfrunte un inamic ce deținea o îndoită sau întreită superioritate. Ei luptau dincolo de limitele posibilului, zilnic se ridicau în aer de cinci-șase ori și aproape de fiecare dată se băteau cu avioanele de vînătoare germane.

Cu același eroism apărau avioanele de transport și tinerii piloți din regimentul 286 de însoțire. Ei și-au îndeplinit cu cinste misiunea de luptă.

Dar aceasta i-a costat scump. Pînă în februarie 1942, regimentul 286 pierduse în luptă o treime din personalul de zbor. Spre sfîrșitul anului 1942, din primul efectiv al regimentului rămăseseră în viață doar patru piloți.

Neînfricații piloți piereau în lupte aeriene inegale, apărînd cu bărbăție navele de transport care salvau de la moarte prin înfometare populația și pe apărătorii orașului asediat.

Da, aviatorii piereau, dar podul aerian, care lega trainic Leningradul de țară, funcționa.

Piereau, ieșeau din funcțiune și aparatele. Deși aceste pierderi nu erau considerate irecuperabile, a le reface era foarte greu, iar uneori pur și simplu imposibil. Au fost zile cînd în regimentele de însoțire funcționau doar trei-patru aparate.

Piloții, care-și pierdeau avioanele în luptele inegale, suportau foarte greu situația de „călăreț fără cal", sufereau mult din cauza distrugerii aparatelor de luptă. Nimeni nu le reproșa nimic, căci doi trebuiau să se bată cu patru, șase sau opt-zece fasciști. În aceste lupte inegale cum să mai protejezi aparatul cînd și viața ta este tot timpul amenințată ! Și, totuși, pe „călăreții fără cai" trebuia să-i înțelegi. Ei știau din proprie experiență cît de mult voiau aviatorii de vînătoare germani să întrerupă legătura salvatoare a Leningradului cu Pămîntul cel Mare.

În această situație, pierderea posibilității de a lupta era insuportabilă.

N-aveai cu ce alina durerea „călăreților fără cai" : pe front veneau foarte puține avioane. În toamna anului 1941 o serie de fabrici de avioane erau „pe roți", pe drum, iar producția de serie a noilor aparate de luptă de abia se înfiripa undeva departe, în spatele frontului.

Dar nu era în firea inginerilor, tehnicienilor și mecanicilor regimentelor de aviație de luptă să stea și să aștepte „vreme bună". Și dacă piloții spulberau toate normele și reprezentările obișnuite, zburînd și luptînd uneori dincolo de granițele posibilului, nici tehnicienii și nici mecanicii nu se lăsau mai prejos. Ei făceau adevărate minuni prin ingeniozitatea și inventivitatea de care dădeau dovadă în repararea aparatelor avariate.

Erau cazuri cînd se strecurau pe „pămîntul nimănui" și chiar pe teritoriul inamicului, acolo unde fuseseră depistate avioane sovietice sau germane avariate ; de acolo le cărau fie întregi — uneori cu ajutorul unor dispozitive ingenioase —, fie demontate. Apoi, în atelierele de reparații, avioanele erau montate la loc și repuse în funcțiune. Și totul — cu mîinile lor, în condiții de front, fără instrumentele, utilajul și materialele necesare.

— Îmi amintesc un caz, ne spune generalul colonel S. D. Ribalcenko, cînd, în timp ce acoperea o caravană de PS-84, Mihail Gorbacev, pilot din regimentul 286, a fost lovit și a trebuit să aşeze avionul pe gheața Ladogăi. Inginerul șef al regimentului, Vladimir Volkov, împreună cu un „călăreț fără cal", un tehnician și cu șoferul unei camionete au adus avionul avariat la atelier. Peste două zile aparatul putea zbura.

Exemplul tehnicienilor și mecanicilor era urmat și de lucrătorii de la atelierele de reparații și de la baze. Ei reparau aparatele avariate în termene extrem de scurte.

Cînd i-am relatat lui A. A. Kuznețov, secretar al Comitetului orășenesc de partid Leningrad, „minunile" ce se petrec în atelierele de reparații, și anume faptul că în decurs de două-trei luni lucrătorii de acolo reușiseră să redea zborului peste 50 de aparate de luptă, Aleksei Aleksandrovici a spus :

— Trebuie să acordăm rații alimentare suplimentare muncitorilor din atelierele de reparații ale aviației ; vă rog să vă îngrijiți de acest lucru...

A. A. Kuzneţov mi-a cerut, de asemenea, să întocmesc o listă de materiale şi utilaje necesare acestor ateliere.

— Trebuie pusă la punct repararea aparatelor de luptă, a spus el. În acest scop putem conta pe sprijinul întreprinderilor leningrădene.

Tehnicienii şi mecanicii de aviaţie trudeau mult. Faptele lor de eroism erau cotidiene şi nespectaculoase — iată de ce nu s-a gîndit nimeni să le consemneze. Aveau o singură misiune : să pregătească avionul pentru zborul următor. Dar cum s-o facă dacă aparatul se întorsese din luptă ca un ciur ? Greu să găseşti o suprafaţă cît de mică neperforată de gloanţe sau de schije !

Zi şi noapte, fără să ştie ce e somnul şi odihna, pe ploaie şi ger, în zăpadă şi viscol tehnicienii şi mecanicii nu plecau de lîngă aparatele de luptă. Ce nu trebuiau să facă mîinile lor bătătorite şi crăpate de benzină şi ulei, de vînt şi de ger ? ! Adesea făceau imposibilul, căci, oricît de avariat era avionul, ei reuşeau ca printr-o minune să-l repare şi să-l pregătească pentru următoarea misiune de luptă.

Multe avioane erau vechi şi fuseseră recondiţionate de multe ori, din care cauză tehnicienii şi mecanicii erau aproape tot timpul pe ele. Le reparau, iar uneori le şi perfecţionau.

De pildă, ei au instalat pe „ulii" rezervoare de benzină suplimentare. Graţie strădaniilor lor, puterea de foc a avioanelor noastre de vînătoare a fost sporită prin dotarea acestora cu instalaţii de acroşare şi lansare a unor proiectile reactive — cîte trei pe fiecare plan. Deşi aceste novaţii făceau să crească puţin greutatea aparatului şi îi reduceau din viteză şi manevrabilitate, ele le măreau raza de acţiune şi puterea de foc.

Şi cîtă bătaie de cap le-au dat avioanele de vînătoare de fabricaţie străină, pe care le primeam pe bază de lend-lease * de la Aliaţi ? ! Ei asimilau aceste aparate şi, în plus, trebuiau să le adapteze la acţiunile de luptă în condiţiile unei ierni foarte aspre.

Aşa cum am mai spus, în noiembrie 1941 situaţia pe traseele podului aerian se complicase considerabil. Exploatînd superioritatea ei numerică, aviaţia germană a intensificat controlul pe aceste trasee, bombardarea aerodromurilor şi atacurile asupra caravanelor aeriene.

---

* Este vorba despre legea de împrumut şi închiriere adoptată de Congresul S.U.A. la 11 martie 1941. — *Nota trad.*

Condiţiile s-au agravat şi mai mult în a doua jumătate a lui noiembrie, cînd, în urma unei hotărîri a Consiliului militar al Frontului Leningradului, detaşamente ale Grupului de aviaţie-Moscova au început să efectueze transporturi pe cel mai scurt traseu al podului aerian : Novaia Ladoga-Leningrad. Atît escadrilele de vînătoare de însoţire, cît şi cele de transport înregistrau pierderi tot mai mari.

Încă la jumătatea lunii octombrie, într-un raport înaintat Direcţiei generale a Flotei aeriene civile, V. M. Korotkov, comandantul Grupului de aviaţie-Moscova, sublinia necesitatea unor măsuri suplimentare de asigurare a securităţii avioanelor de transport. El cerea să se afecteze fiecărei escadrile, pe lîngă cele existente, încă zece aparate de vînătoare de însoţire.

Cînd escadrilele de avioane de transport au început să înregistreze pierderi simţitoare, Consiliul militar al Frontului Leningradului le-a ordonat comandanţilor Forţelor aeriene militare de pe acest Front şi celor ai Flotei din Baltica să intensifice acoperirea avioanelor de transport pe aerodromuri şi pe traseele podului aerian. Au fost întreprinse măsuri de accelerare a formării unui al treilea regiment de vînătoare pentru însoţirea caravanelor de transport.

...La sfîrşitul lui noiembrie '41, pe aerodromul operativ de la Podborovie, pe care se afla regimentul 127 de însoţire, a sosit şi regimentul 154 de vînătoare.

Regimentul era comandat de comisarul de batalion A. A. Matveev, un experimentat aviator şi lucrător politic. Primise botezul focului în Mongolia : la Halhîn-Gol el doborîse primul avion inamic. Apoi activase la Murmansk într-un regiment de vînătoare. Începutul războiului cu Germania fascistă l-a găsit pe A. A. Matveev lîngă Moscova : era comisar al regimentului 17 de vînătoare. În octombrie 1941 a fost numit comandant al regimentului 154 de vînătoare. Sub comanda lui, regimentul s-a refăcut în spatele frontului şi şi-a însuşit tehnica nouă — avioanele de vînătoare americane Tomahawk. Apoi, regimentul a primit ordin să se deplaseze la aerodromul Podborovie şi să treacă la executarea principalei misiuni de luptă — însoţirea avioanelor de transport la Leningrad.

Regimentul avea 24 de echipaje. Mulţi dintre piloţi zburaseră în primele luni ale războiului pe avioane I-16

la Leningrad și, ca și piloții regimentului 127, vecin, aveau o oarecare experiență de luptă.

Baza, nucleul regimentului, care avea la activ peste 400 de avioane inamice doborîte, circa 1000 de lupte aeriene, cîteva mii de zboruri de însoțire a caravanelor aeriene, era alcătuit din cunoscuți piloți de vînătoare leningrădeni, ca Piotr Piliutov, Piotr Pokrîșev, Gheorghi Petrov, Aleksei Storojakov, Serghei Titovka, Andrei Cirkov, Vladimir Matveev, Mikolai Zelenov, Piotr Ziuzin, Aleksandr Gorbacevski, Konstantin Korșunov, Ivan Leonovici, Fiodor Ciubukov. Ulterior, toți au fost distinși cu înaltul titlu de Erou al Uniunii Sovietice.

— Începutul activității operaționale a regimentului pe traseele podului aerian a fost însoțit de numeroase greutăți, ne povestea A. A. Matveev în timpul întîlnirii noastre la Moscova. Noul avion de vînătoare american, Tomahawk, ne-a dat multă bătaie de cap. Sub raportul construcției, el nu fusese adaptat la zboruri în condiții de iarnă aspră : din cauza gerului conductele și fagurii radiatoarelor de ulei crăpau, amestecul de apă îngheța ; nu aveam suficiente piese de schimb și materiale. Inginerii, tehnicienii și mecanicii au muncit mult pentru a adapta „americancele", care preferau căldura, la gerurile rusești. Inventivii tehnicieni ai regimentului au pus la radiatoarele de ulei și la sistemele hidro mici robinete : cînd erau geruri mari goleau uleiul și amestecul de apă și le duceau în încăperi încălzite. Mai greu a fost cu aliajul de argint pentru lipit, necesar reparării radiatoarelor. Dar pînă la urmă ne-am descurcat : localnicii ne-au dat monede și alte obiecte din acest metal, pe care le-am topit și am făcut aliajul. După aceste remanieri, Tomahawk-urile au început să zboare.

Aviatorii noștri au făcut multe isprăvi cu ele.

Piloții regimentului 154 (transformat în noiembrie 1942 în regimentul 29 de gardă) au însoțit la Leningrad avioane de transport mai mult de o lună de zile. Nu totul a mers strună de la început. În primele misiuni de luptă s-au înregistrat eșecuri, greșeli și chiar pierderi nejustificate de piloți.

Activitatea de însoțire și de acoperire a avioanelor de transport pe traseele și aerodromurile podului aerian, desfășurată de piloții de vînătoare din regimentul 154 și din regimentele aviației marine, a contribuit substanțial la îmbunătățirea situației.

Ca şi piloţii din regimentele 127 şi 286, cei din regimentul 154 depuneau un enorm efort fizic şi psihic. Şi ei se ridicau în aer de cinci-şase ori pe zi, şi ei se băteau ca leii cu un inamic care dispunea de o dublă sau triplă superioritate numerică.

La 17 decembrie 1941, pilotul Piotr Pokrîşev şi-a ridicat de pe aerodromul Smolnoe grupul său de cinci aparate pentru a însoţi nouă avioane PS-84, la bordul cărora fuseseră îmbarcaţi răniţi.

Deasupra Ladogăi, în zona farului, avioanele de transport au fost interceptate de nouă Messerschmitt-uri. Dar „uliii" s-au aruncat imediat în luptă. Cu prima serie de mitralieră Pokrîşev a doborît avionul capului de formaţie. Derutaţi, piloţii inamici au părăsit cîmpul de luptă.

Aviatorul lovit de Pokrîşev era un mare as al pilotajului : doborîse 15 avioane ; aparatul său, un Me-109F — o variantă modificată a avionului de acest tip, avea motor mai puternic şi calităţi superioare de viteză. Germanii se pregăteau să-l producă în serie.

În aceeaşi zi, comandantul de escadrilă P. A. Piliutov a fost obligat să se bată cu şase avioane de vînătoare inamice.

...Piliutov a fost găsit şi adus la spitalul regimentului de asalt al aviaţiei marine de către un colhoznic din cătunul Sumskoe din apropierea Ladogăi. La spital acesta din urmă a relatat despre lupta îndrăzneaţă şi inegală cu avioanele de vînătoare germane :

— Cum vă spuneam, merg eu cu sania prin pădure. La un moment dat sus, deasupra capului, văd nouă avioane de transport de-ale noastre, iar în întîmpinarea lor vin avioanele de vînătoare ale duşmanului. Am numărat, erau şase. Am mijit ochii. Îmi ziceam c-o să le fie greu alor noştri. Deodată a apărut el, singur-singurel, contra şase. Dar văd că flăcăul nu-şi pierde firea şi se duce direct spre ele. Se iscă o învălmăşeală, că nu mai ştii unde e al nostru şi unde e neamţul. Unul cade, dar nu ştiu-al cui e. Parcă e al nostru. Dar nu e ! Cade un neamţ... Trec vreo două-trei minute. Cade alt neamţ.

„Bravo, vulturaşule !" — strig eu cît mă ţin puterile... În acest timp, el dispăruse undeva. Îmi rotesc privirile, dar nu e nicăieri : s-a prăpădit flăcăul. Deodată, deasupra mea vîjîie un avion. Se pare că nu-i mai merge motorul. A trecut de pădure şi a aterizat. Avioanele neamţului — după el. Trag cu tunurile şi mitralierele în şoi-

mul nostru rănit. De trei ori au trecut și au tras, iar pe urmă au plecat. Am întors calul și am pornit într-acolo. Mă grăbesc și mă rog lui Dumnezeu să-l țină viu. L-am găsit nu departe de avion. Mă uit — stă nemișcat, combinezonul din blană e făcut ferfeniță de schije și gloanțe. Mi-a trecut un sloi de gheață prin inimă — a murit flăcăul ! Mă aplec asupra lui, ascult : respiră, deschide ochii. L-am cărat la sanie, și p-aici ți-e drumul. Mă temeam că o să vină iar neamțul. Gonesc calul și mă uit din cînd în cînd la aviator — nu mișcă. Mă gîndesc că n-o să apuc să-l aduc viu. Dar, uite că am ajuns. Acum e rîndul vostru să-l salvați...

În acea zi de 17 decembrie căpitanul Piotr Andreev Piliutov împlinea 35 de ani. Colegii îl felicitaseră încă de dimineață. Au făcut și apropouri : ar trebui să marcăm evenimentul.

— Avem timp pentru asta, le-a răspuns bine dispus căpitanul. Zburăm de două ori cu PS-84 la Leningrad și diseară, la cină, o să-l marcăm...

Cele nouă PS-84 au ajuns cu bine la Leningrad. Apoi, pe Komendantski au aterizat și „uliii" noștri.

După ce avioanele de transport au fost descărcate, de ele s-a apropiat un grup de copii. La vederea acestor mici pasageri înfășurați pînă la ochi în tot felul de șaluri și basmale, Piliutov a rămas mut de uimire : așa ceva nu mai văzuse, deși fusese de multe ori în Leningradul asediat. Copiii tăceau. Pilotul s-a apropiat de ei. Cu mișcări încete, copiii l-au înconjurat. E ceva ! În fața lor se afla un pilot autentic, cu cască și ochelari, cu cizme înalte îmblănite, cu porthart și pistolet. Pentru o clipă, Piliutov a surprins în ochii lor o scînteie de curiozitate. Inima i s-a strîns de durere. Erau epuizați, se mișcau încet, ca și cum se aflau în stare de somnolență. Toți știm că, atunci cînd se strîng mai mulți, copiii sînt gălăgioși, nu stau locului, tot timpul se foiesc. Dar aceștia stăteau tăcuți, impasibili, vorbeau încet, iar ochii lor marcați de suferință și de o imensă tristețe, îl priveau cu o seriozitate — nefirească la copii —, cu încredere și speranță. Piliutov uitase de zahărul, pesmeții și pîinea cu care își burdușea buzunarele și porthartul de fiecare dată cînd pleca la Leningrad (în acele zile toți aviatorii care zburau în orașul asediat procedau la fel). Numai atunci cînd de el s-au apropiat colegii — ca și cum atunci s-ar fi trezit — a început să le dea copiilor ce avea prin buzunare. Colegii săi l-au imi-

tat. În acel moment s-a petrecut ceva uluitor. Micii leningrădeni, sleiți de puteri, nu s-au apucat să înfulece bunătățile primite de la piloți. Tot ce primiseră au pus pe o băsmăluță albă întinsă de o fetiță. Apoi, un băiețel și o fetiță mai mari au împărțit repede și cu mare exactitate alimentele în părți egale. De-abia acum au înțeles aviatorii că pînă și acești mici cetățeni ai Leningradului își însușiseră acel formidabil spirit de organizare și disciplină care devenise una dintre regulile vieții orașului supus blocadei. Alimentele au fost repartizate într-o tăcere absolută, fără discuții și proteste. Și numai ochii, acei uluitori ochi de copil, trădau nerăbdarea : nu se puteau desprinde de hrană în așteptarea porției ce li se cuvenea...

Piliutov încremenise, i se tăiase respirația. Nu mai avea puterea să-i privească pe acești pui de om crunt loviți de soartă ; și, pentru a-și ascunde durerea și mila ce-l cuprinseseră, s-a întors brusc și s-a îndreptat spre echipajele de pe PS-84, care se îndepărtaseră și ele de copii.

— Trist tablou ! — le-a spus colegilor.

— Adevărat, i-a răspuns un aviator de pe un PS-84. În fiecare zi asistăm la asemenea scene... Dar nu ne putem obișnui. De fiecare dată ni se strînge inima.

— Nu de mult, comisarul ne-a relatat o întîmplare petrecută la bordul unei nave, a început să povestească un mecanic de bord. În acea zi ei transportau tot copii... Tot așa ca și azi. Ca de obicei, membrii echipajului strîng pîine și pesmeți, tot ce au de mîncare. Înainte de întoarcere lăsăm pentru leningrădeni cîte ceva de la cină și de la micul dejun...

Așadar, cum vă spuneam, aviatorii au strîns alimentele și le-au dat copiilor. Dar, așa cum vi s-a întîmplat și dumneavoastră astăzi, aceștia nu au vrut să mănînce, ci au strîns totul într-o grămadă, iar fetița cea mai mare a împărțit totul în părți egale. Apoi, le-a dat tovarășilor ei de drum. Dar, iată, a rămas ultima porție, la care se uita cu ochii măriți cel mai mic dintre puști... Întinzîndu-i această ultimă porție, fetița și-a dat seama că greșise numărătoarea. Amărîtă, și-a plecat capul și era cît p-aci să înceapă să plîngă...

Prichindelul a înțeles că ceva nu e în regulă. A privit-o întrebător pe fetiță și, brusc, a realizat ce se întîmplase.

— Ai uitat să te numeri pe tine, nu-i așa ? — a întrebat-o încet și imediat a rupt o jumătate de pesmet și i-a dat-o fetiței. Aceasta a prins curaj și a ridicat capul.

— A uitat să se numere și pe ea ! — a spus puștiul tare, întorcîndu-se spre colegii săi.

Aceștia au înțeles într-o clipă ce trebuie să facă. Micii pasageri s-au ridicat de la locurile lor, s-au apropiat de fetiță și i-au dat cîte ceva din porția lor.

Și trebuia să vezi ce bucurie, ce mîndrie pentru micii ei prieteni luceau în acele clipe în ochii fetiței !...

— Așa sînt ei acum, copiii leningrădeni, și-a încheiat povestirea mecanicul de bord.

Piliutov și-a amintit și el o întîmplare relatată de un pilot de pe un avion de transport.

Era prin noiembrie. Deasupra Ladogăi avioanele de vînătoare germane au atacat un grup de PS-84. Ele au avariat o navă în care erau și copii. Aparatul a început să rămînă în urma celorlalte. Hitleriștii s-au năpustit ca niște corbi asupra lui. Două proiectile și cîteva gloanțe au lovit aparatul, ucigînd și rănind cîțiva copii.

După ce au respins primul atac al fasciștilor, membrii liberi ai echipajului au venit în ajutorul copiilor răniți. Au rămas consternați : nici un țipăt, nici un plînset, nici un geamăt.

— Nene aviator, nu trebuie să ne ajutați, a spus cu glasul marcat de emoție unul din copiii răniți. Dați-ne doar mai multe bandaje.

— Noi ne bandajăm unii pe alții, a spus altul. Mai bine duceți-vă la mitraliere și trageți în fasciști.

E greu de crezut că niște copii sînt capabili de atîta stăpînire de sine. Și, totuși, sînt...

...Descărcarea avioanelor s-a încheiat și a început îmbarcarea copiilor. Peste un sfert de oră toate cele nouă PS-84 erau pline cu copii.

Grupul primise comanda de decolare, cînd pe aerodrom a explodat un proiectil greu de artilerie. I-a urmat altul, și altul... Avioanele trebuiau să părăsească imediat aerodromul. Dar cine să însoțească cele nouă nave de transport ? Din cele patru aparate din grupa lui Piliutov numai el putea zbura.

Bombardarea aerodromului continua ; avioanele de transport au început să decoleze fără să mai aștepte

escorta. În urma lor a decolat și Piliutov. A decis să însoțească singur grupul.

Ce s-a întîmplat în timpul zborului a povestit Piliutov însuși într-un ziar militar care, din fericire, s-a păstrat în arhiva personală a fostului comandant al regimentului 154 de vînătoare, A. A. Matveev, astăzi general-locotenent de aviație.

Generalul a despăturit cu grijă ziarul și ni l-a dat nouă. Se vedea că îi este foarte scumpă relatarea fostului tovarăș de luptă, publicată în ziarul militar „Na boevom kurse" din 2 aprilie 1942. Ea se intitula „Unul contra șase".

„Împrejurările au fost de așa natură încît a trebuit să însoțesc nouă avioane de transport. În fiecare din ele se aflau 30 de leningrădeni evacuați în spatele frontului. Deci apăram 270 de cetățeni sovietici !

Credincios tacticii mele de a zbura la o oarecare distanță de avioanele însoțite, evoluam astfel încît să nu-mi trădez prezența. Și bine am făcut. Căci, în curînd, au apărut șase Heinckel-uri. Cu orice preț trebuia să distrag atenția piraților aerului și să ofer avioanelor de transport posibilitatea să-și continue drumul. Mi-am amintit cuvintele comandantului unității mele : „Mai bine să piară unul, dar să fie salvați sute de oameni".

Îndată ce Heinckel-urile au virat spre aparatele noastre, am virat și eu spre aparatele inamice, decis să-l dobor pe nemernicul din frunte. Dar el a trecut pe alături. Al doilea era chiar în fața aparatului meu. Apariția mea a fost atît de neașteptată încît neamțul nu a avut ce să mai facă. Numai după ce a primit în plin rafala mea de mitralieră și-a venit în fire și a început să se arunce cînd într-o parte, cînd în alta. Dar pierdea înălțime. L-am urmărit pînă s-a izbit de gheața lacului. Pe gheață i-au rămas doar aripile, fuselajul împreună cu pilotul au fost înghițite de apa rece a lacului...

Am scos aparatul din picaj și am privit în jur : tabăra vrăjmașă era în derută. Avioanele noastre de transport de-abia se mai zăreau ; le urmăream pe ele, dar nu-i slăbeam nici pe fasciști.

Se apropiau trei Heinckel-uri, celelalte două veneau în urma lor. Nu am efectuat nici o manevră, mă făceam că nu-i văd. O să mă strecor pe furiș. I-am lăsat să se apropie pînă la vreo două sute de metri. După aceea, am făcut un viraj de 360° stînga și am ajuns în spatele perechii de

Heinckel-uri. Nemții mergeau în șir și, aflîndu-mă în virajul interior, aveam posibilitatea să trag asupra lor. Cele trei aparate din față au coborît brusc, iar celelalte două s-au ridicat tot atît de rapid. Curînd, perechea de sus s-a întors, și atacul s-a produs pe drumul de întîlnire. Dar fără rezultate concrete.

Cele trei Heinckel-uri, care veneau de jos, încercau să-mi cadă în spate. Am făcut un viraj cu o coborîre pînă la 50 de metri. Unul dintre fasciști s-a ambiționat să vireze după mine. Executînd o jumătate de viraj, l-am ajuns. Prima serie am trimis-o în cabina pilotului, a doua — în motor. Avionul inamic s-a răsturnat și s-a îndreptat vertiginos spre sol.

Dar în acest moment motorul meu a început să mă lase. Un glonte al inamicului perforase tija jaluzelelor de radiator. Jaluzelele au rămas deschise, din care cauză motorul s-a răcit și a început să dea rateuri. Unul din planuri a atins de două ori zăpada, dar aparatul, care a răspuns excelent la comenzi, mi-a permis să scap de Heinckel-uri. Motorul avionului meu s-a oprit.

Am aterizat cu bine, curbînd doar puțin elicea. Dar nemții nu mi-au dat pace nici pe pămînt. Mi-au mitraliat de cîteva ori avionul și au tras furioși cu tunurile în el. Am simțit dureri în umăr și braț. Am ieșit cu chin cu vai din cabină și m-am ascuns sub motor. Apoi m-am tîrît într-o parte. Fasciștii turbau de furie. Acum făceau pe vitejii.

M-a cules de pe cîmp un colhoznic. La spital, chiar și medicii care văzuseră multe s-au mirat : aveam 21 de răni.

Dar a trecut. M-am făcut bine și sînt din nou printre tovarășii mei de luptă. M-am mai întîlnit de multe ori cu hitleriștii. La activul meu au fost trecute alte avioane germane. Dar conturile nu sînt încă încheiate. Le voi încheia doar atunci cînd pe pămîntul sovietic și în spațiul nostru aerian nu va mai rămîne nici un ocupant german".

Piotr Piliutov și-a respectat promisiunea. A luptat pînă în ultima zi a Marelui război pentru apărarea patriei. Are la activul său sute de zboruri de luptă, zeci de lupte aeriene și 23 de avioane inamice doborîte. A fost distins cu patru ordine „Lenin", patru ordine „Krasnoe Znamia", cu ordinul „Otecestvennaia Voina" clasa I, cu două ordine „Krasnaia Zvezda". Pentru vitejie și bărbăție în luptele pentru apărarea Patriei i s-a conferit înaltul titlu de Erou al Uniunii Sovietice.

REGIMENTUL DE BOMBARDAMENT ÎȘI SCHIMBĂ PROFILUL

Marele Cartier General și Consiliul militar al Frontului Leningradului au ordonat, la mijlocul lui noiembrie 1941, detașarea regimentului 7 de bombardiere grele la podul aerian ce lega Leningradul de Pămîntul cel Mare.

Îndepărtatul aerodrom de campanie din pădurile Vologdei primea un întreg regiment de aviație — patru escadrile de bombardiere grele TB-3. Fiecare asemenea aparat putea ridica în aer 3—3,5 tone de bombe.

Locuitorii sătucului din apropiere priveau plini de curiozitate aceste aparate uriașe la aterizare. Lungimea : 28 de metri, anvergura aripilor : 51 de metri. Cabina pilotului se afla la opt metri de la sol, iar în interiorul avionului un om se putea deplasa în poziție aproape verticală.

Era prima oară de la începutul războiului cînd întregul regiment se aduna pe un singur aerodrom.

După aterizarea ultimului aparat s-a ordonat adunarea ; cîteva sute de aviatori s-au aliniat pe pista înzăpezită. Da, a fost un zbor greu.

...Dimineața umedă de noiembrie cu cerul acoperit de nori nu-i prea neliniștea pe piloți. Ca întotdeauna, înainte de zbor, ei sperau că pe drum vremea se va schimba. De data aceasta, însă, a fost altfel. Curînd după decolare, avioanele au fost acoperite de gheață. Spre sfîrșitul zborului vizibilitatea ajunsese la 300—500 de metri. Deosebit de greu a fost deasupra Ladogăi. Imensa suprafață de gheață acoperită cu zăpadă se unea parcă cu cerul. Sentimentul pericolului continuu era extenuant și toți piloții au răsuflat ușurați cînd s-au apropiat de aerodrom. Dar, după aterizarea primelor avioane, erau preocupați de soarta celor aflați încă în aer.

Din fericire, în acea zi toate avioanele regimentului au ajuns la bază. După ce au pus piciorul pe sol, piloții, navigatorii, mecanicii de bord, trăgătorii-radiotelegrafiști s-au eliberat repede de povara tensiunii, s-au scuturat de oboseală și grijă. Acum rîdeau, glumeau.

Regimentul 7 de bombardiere luptase cîteva luni. Au fost luni de victorii, de succese, dar și de pierderi, de pierderi grele. După aceste lupte, regimentul rămăsese doar cu jumătate din aparate. Echipajul de luptă al unei nave era alcătuit din opt oameni : doi piloți, un navigator, un

mecanic de bord şi un ajutor, un trăgător-radiotelegrafist şi doi trăgători ; acum, regimentul număra doar două sute de aviatori.

A răsunat comanda : „Drepţi !". Comandantul regimentului, locotenent-colonelul V. I. Labudev, a primit raportul locţiitorului său şi a trecut în revistă efectivul. Era convins că băieţii lui vor îndeplini noua misiune de luptă, pe care o cunoştea doar el şi comisarul regimentului, comisarul de batalion A. I. Povalcaev. Înainte de a da citire ordinului, Labudev a prezentat aviatorilor persoana de lîngă el — un bărbat de vîrstă mijlocie, îmbrăcat într-un palton negru, cu o căciulă caucaziană pe cap, care sosise înaintea lor cu un PS-84.

— Tovarăşi, acum vă va vorbi Piotr Serghecvici Popkov, preşedintele Comitetului executiv orăşenesc al Leningradului.

Oaspetele i-a salutat pe aviatori şi i-a înmînat comandantului unităţii un sul de hîrtie, propunîndu-i să citească textul. Scrisoarea le era adresată lor, tuturor membrilor echipajelor, de către A. A. Jdanov, secretar al C.C. al partidului, prim-secretar al Comitetului regional şi al Comitetului orăşenesc Leningrad al partidului. Fiecare avea impresia că acum îi vorbesc mii de leningrădeni. Îi spun că oraşul trăieşte şi luptă, dar că locuitorilor lui le e foarte greu. Alimentele erau pe sfîrşite, foametea făcea ravagii : secerase cîteva mii de vieţi omeneşti. Oraşul este bombardat zi şi noapte... Leningrădenii îşi pun speranţe în aviatori, în regimentul lor, aşteaptă de la ei ajutor...

Regimentul încremenise. Doar sclipirile ochilor aviatorilor le exteriorizau sentimentele. Mulţi se născuseră şi crescuseră în oraşul de pe Neva. Aveau acolo părinţi, fraţi, surori, prieteni, logodnice...

În 1932, la Leningrad, mai exact în portul Grebnîi, pe insula Vasilievski a fost formată brigada 14 de aviaţie a Forţelor aeriene militare din Flota Balticii.

Mai tîrziu, brigada a fost transformată în două regimente de bombardament ; unul dintre ele a devenit regimentul 7 de bombardiere grele. Întrucît regimentul avea „origine marină", întregul efectiv a purtat pînă la mijlocul anului 1942 uniforme de marină.

...Comandantul citea ultimele rînduri ale scrisorii : Comitetul regional de partid, Consiliul militar al Frontului Leningradului îi rugau pe aviatori să depună toate efor-

turile, să folosească întreaga lor măiestrie pentru a transporta la Leningrad cît mai multe alimente...

Mulţi ani mai tîrziu, fostul comandant de navă din regimentul 7, maiorul leningrădean A. I. Sudakov, ne povestea primele impresii :

— Scrisoarea a generat, spunea el, sentimente contradictorii. Cum eu, ofiţer de front, să transport carne, în timp ce alţii luptă cu adevărat ? ! Aviatorii ştiau mai bine ca oricine cît de mult preţuia comandamentul fiecare bombardier greu, în special în acele zile ale lui '41, cînd lipsa de aparate de luptă era mai mult decît alarmantă. Nu degeaba bombardierele grele erau la dispoziţia exclusivă a Cartierului General.

Aceasta a fost, însă, doar prima reacţie. Ea a cedat repede locul unui alt sentiment — imensa preocupare pentru soarta oraşului natal şi a locuitorilor lui. Simţeam cum mi se strînge inima şi realizam că sarcina ce ni se dă nu era cu nimic mai prejos de o misiune de luptă.

E adevărat, regimentul avea la activ o operaţie efectuată în septembrie, cînd avioanele nu erau încărcate cu bombe, ci cu motoare de tanc, cu mitraliere, pe care le transportam de lîngă Moscova în Leningradul asediat. Întreaga lună am lucrat, cum spuneau piloţii, pentru Leningrad. Fiecare aparat lua cîte patru motoare de tanc, cîntărind fiecare 650 de kilograme. La întoarcere, transportam în principal mijloace de telecomunicaţii şi metale neferoase.

Zilnic, 20 de bombardiere duceau această încărcătură preţioasă la destinaţie. Iar în ultimele zile ale lui septembrie şi la începutul lui octombrie aceleaşi aparate au dus pe aeroportul Komendantski muniţii, piese pentru regimentele de vînătoare ale Forţelor aeriene militare de pe Frontul Leningradului. Tot în septembrie, la ordinul Marelui Cartier General, am lansat desanturi în spatele frontului.

Dar să abandonezi complet activitatea operaţională şi să treci la transportul de alimente, aşa ceva nu s-a mai întîmplat.

După ce au luat cunoştinţă de conţinutul scrisorii, aviatorii aliniaţi pe pista de zbor au înţeles cu mintea şi cu inima importanţa muncii ce-i aştepta. Leningrădenii aveau nevoie de ajutorul lor. Iar bombardierele grele se potriveau de minune : 24 de aparate uriaşe puteau să transporte într-o cursă 60—70 tone de alimente.

Iată ce au povestit la rugămintea noastră, după 40 de ani de la aceste memorabile evenimente, cîţiva participanţi nemijlociţi.

N. G. Afonin (comandantul escadrilei a 2-a). Se pare că niciodată în viaţă nu am trăit o emoţie mai puternică decît atunci cînd regimentul asculta scrisoarea lui Jdanov. Mi-am amintit de tata. Cu un detaşament al Gărzii Roşii, format la uzinele „Putilov", a luat cu asalt Palatul de iarnă. La Leningrad mi-am petrecut primii ani de viaţă. Aici am urmat cursurile Facultăţii muncitoreşti. De aici am fost trimis de Comitetul raional de partid la o şcoală de aviaţie. Aici m-am întors, în districtul militar Leningrad, şi tot aici am primit prima distincţie militară, medalia „Pentru vitejie", apărînd căile de acces spre oraşul meu. Vă daţi seama cu ce emoţie am condus a doua zi TB-3-ul meu spre Leningrad.

B. G. Ezerski (comandantul escadrilei a 4-a). De cînd fasciştii înconjuraseră Leningradul, nu era zi în care colegii mei să nu discute despre soarta oraşului, despre rude, despre cei rămaşi acolo.

Fiecare era alături de leningrădeni şi ardea de dorinţa de a-i ajuta. Dar cum s-o facă ? Acum apăruse această posibilitate. Noi, aviatorii, am primit ordin să transportăm la Leningrad, peste Ladoga, în loc de încărcătura obişnuită — bombe —, produse alimentare. Această veste ne-a uluit pe toţi.

K. S. Ivanov (navigator). În oraşul în care m-am născut rămăseseră tata, mama, fraţii, surorile şi logodnica mea. Gîndul că ei flămînzesc şi că viaţa lor se stinge era insuportabil. Nu a fost pentru mine misiune mai sfîntă decît aceea de a-mi salva părinţii şi concetăţenii de la moarte prin înfometare.

G. A. Barişnikov (ajutor de mecanic de bord). În Leningradul asediat îmi rămăseseră părinţii şi un frate foarte grav rănit. Mama îmi scria că, flămîndă şi umflată, merge zilnic la fratele meu la spital, traversînd întregul oraş. Mă stăpînea un singur gînd : mai repede, cît mai repede să merg la Leningrad, să-i salvez pe cei dragi, să salvez oraşul.

Zborul la Leningrad şi înapoi dura şase ore. Plus încărcatul, descărcatul, precum şi alte întîmplări neprevăzute. Iar zilele erau din ce în ce mai scurte ; nu rămînea nici o rezervă de timp. Dacă echipajele nu decolau la răsăritul soarelui, se complicau mult atît efectuarea cursei,

cît și pregătirea zborului de a doua zi. Toată speranța era în noaptea care de-abia ajungea pentru toate treburile. Aviatorii dormeau cinci-șase ore, adesea fără să se dezbrace, în costumele de zbor. Despre tehnicieni, ce să mai vorbim ? ! Erau perioade cînd dormeau doar două-trei ore pe zi. Munca lor era de-a dreptul infernală. Să pregătești uriașa mașină pentru zbor pe un ger năpraznic era o treabă extrem de complicată.

Jurnalele de bord ale comandantului de escadrilă N. G. Afonin și ale altor aviatori, confirmate de scrisorile și amintirile unor piloți și tehnicieni, ne oferă acum posibilitatea de a reconstitui cronica celor peste o sută de curse, efectuate la Leningrad de piloții regimentului din noiembrie 1941 pînă în ianuarie 1942 de pe două îndepărtate aerodromuri de campanie din regiunea Vologda.

N.G. Afonin inserează în jurnalul de luptă toate cursele.

Una dintre ele, memorabilă, este datată 24 noiembrie. Un singur rînd : „24.11.41. Cerepoveț-Leningrad și înapoi. (Alimente. Oameni.)"

După ce a primit de la comandantul regimentului, locotenent-colonelul V. I. Labudev, misiunea de a decola la 24 noiembrie, ora 10.00, comandantul de escadrilă N. G. Afonin a ordonat echipajelor să se pregătească din ajun pentru cursă. El povestește :

— Am încărcat avionul de cu seară, imediat după cină. Ca întotdeauna, la încărcare a participat tot echipajul, opt oameni. Sacii și lăzile cu șuncă, praf de ouă și unt trebuiau aranjate și fixate cu dibăcie pentru a nu periclita echilibrul aparatului. Treaba nu era simplă, dar nimeni nu se văita. Toți erau cu gîndul la Leningrad, unde foametea secera oameni.

Ziua era geroasă. Eram nevoiți să încălzim apa și uleiul în niște „oale" chiar la locurile de staționare ale aparatelor. Instalația era simplă : rezervorul cu două compartimente (pentru apă și ulei) era fixat pe o sanie ; sub el — o cutie de foc. Apa și uleiul le căram cu bidoanele și le turnam în sistemele navei. Pentru a pregăti de zbor un bombardier greu cei de la sol încălzeau patru asemenea „oale". Piloții, navigatorii și trăgătorii participau și ei la această pregătire, căci trebuiau cărați cu mîinile și turnați peste 1 000 de litri de apă și ulei.

Tehnicienii de bord Starostin, Șarohin, Zubkov, Dmitriev, Kalinin, Anisimov, Șahov, Dubinin, Tolstocian și

alţii nu au părăsit navele... A doua zi trebuiau să-şi ia zborul 16 aparate.

În acea dimineaţă de noiembrie au pornit toate motoarele celor 16 bombardiere grele. Zgomotul lor te asurzea. De la punctul de comandă şi-a luat zborul o rachetă verde. Navele grele încărcate cu şuncă în loc de bombe au decolat, îndreptîndu-se spre Leningrad.

Locţiitorul comandantului escadrilei, M. A. Bajenov, completează relatarea lui Afonin :

— Timpul era mai bun decît în ajun. Nebulozitatea — 10 puncte, baza norilor se situa la o înălţime de 600—800 de metri. Vizibilitatea — circa cinci kilometri. Am constituit formaţia. Prima patrulă era condusă de Afonin, a doua — de mine, iar a treia — de Kalinin, comandantul escadrilei a treia. Cap de formaţie era Ezerski, comandantul escadrilei a patra. Participau la zbor cei mai experimentaţi aviatori ai regimentului. Ceilalţi comandanţi de nave erau : Nasikan, Sugak, Şevcenko, Zamota, Kosaci, comandantul escadrilei întîia Varfolomeev, Borodkin, Bobin, Goncearov, Petrenko, Sokolov-Şalaev şi Kalîghin.

Zburam razant, la foarte mică distanţă de vîrfurile arborilor. Ne însoţeau patru aparate de vînătoare din regimentul 127.

Sub noi — păduri necuprinse. Din loc în loc apăreau pentru cîteva clipe poieni cu stoguri de fîn, protejate de garduri, probabil, împotriva elanilor. Repere : foişoarele din păduri, bacurile prinse de gheţuri şi avioanele doborîte de pe Ladoga.

Pilotul secund G. Sibilev continuă povestirea :

— Deasupra Ladogăi am zburat „lipiţi" de suprafaţa ei, cu viteză maximă, de vibrau pînă şi aripile. În mijlocul lacului ne-a prins o furtună cumplită. Nu degeaba Petru I a ordonat construirea unui canal pe litoralul sudic al Ladogăi, pentru a asigura securitatea navigaţiei vaselor.

Dar, înainte de a ajunge la Ladoga, ne aştepta o mare neplăcere. În apropierea ei ne-am întîlnit cu avioane de vînătoare inamice. De aparatele de însoţire ne rupsesem ; în momentul în care trebuiau să vireze spre Moriin Nos, navele, deviind puţin spre dreapta, au nimerit deasupra liniei defensive a inamicului şi au fost întîmpinate cu un puternic foc de baraj. Cu un strigăt de durere, navigatorul Rîbaev s-a prăbuşit, rănit la un picior. Am ridicat brusc aparatul ; ceaţa, care ne împresurase şi constituise

cauza căderii noastre în capcană, acum ne proteja de minune.

Cu cîteva secunde înainte de a intra în ceață, trei membri ai echipajului au fost răniți, iar aparatul avea zeci de găuri făcute de gloanțe. Dar am avut noroc. Pe aerodromul Komendantski am aterizat cu o anumită dificultate : trei anvelope de la roțile trenului de aterizare fuseseră sparte ; am pus avionul supraîncărcat pe sol aproape pe jantă.

La Leningrad alimentele erau așteptate cu mare nerăbdare. Imediat ce am încetat rulajul, de avion s-a apropiat un autocamion. Gheorghi Sibilev a predat încărcătura. O grupă de soldați grăbiți au descărcat împreună cu echipajul alimentele — aproape trei tone — aduse leningrădenilor. Acesta era bilanțul cursei, cursa unei singure nave. Dar în ziua respectivă au zburat 16 aparate.

Echipajele se grăbeau ; trebuiau să se întoarcă la bază pe lumină. Avionul avariat al lui Afonin a rămas la sol, ca un invalid neputincios. Era nevoit să înnopteze la Leningrad. Afonin și colegii săi au plecat cu o camionetă după anvelope și piese de schimb. La Petropavlovka, unde se aflau depozitele, nu au stat mult. Acolo au putut constata și rezultatele bombardamentelor sălbatice ale hitleriștilor. Tăcerea, întreruptă doar de clopotele tramvaielor rare, a fost sfîșiată de urletele sirenelor : alarmă aeriană. Și deodată s-a auzit șuieratul ascuțit al unei bombe. O secundă și — explozia. Bomba a căzut pe un tramvai plin cu oameni. Ne putem imagina ce simțeau acești aviatori care vedeau ce se întîmplă pe pămînt fără să poată riposta.

În acele zile folosind răgazul forțat, Gheorghi Sibilev, pilot secund în echipajul lui Afonin, a mers prin orașul pe care nu-l mai văzuse din septembrie. Totul se schimbase în acest răstimp. Orașul nu avea nici apă. Se părea că viața dispăruse. A întîlnit tancuri ce se îndreptau spre linia întîi, fete care purtau un aerostat...

Aviatorul a intrat într-o stradă vecină. Aici, lîngă un magazin alimentar era o coadă imensă la pîine. Oamenii parcă înțepeniseră. În aceeași clipă au început să urle sirenele. Undeva aproape s-a auzit șuieratul unui proiectil. A urmat explozia.

— Tovarășe militar, s-a auzit un glas. Gheorghi s-a întors. A văzut o fată cu basma gri pe cap și cu ochi mari și foarte triști.

— Vă rog să-mi luați o cutie cu conserve... Pe dumneavoastră vă lasă. Tata a murit, iar mama nu se mai scoală din pat, i-a spus fata, ca și cum s-ar fi scuzat, și i-a întins cartela. Gheorghi s-a îndreptat spre magazin ; oamenii de la coadă i-au făcut loc.

Cu inima strînsă de durere Gheorghi s-a uitat în urma fetei care i-a mulțumit și s-a îndepărtat cîțiva metri. Un obuz a explodat exact în locul unde se afla fata. Suflul exploziei l-a aruncat pe Gheorghi la perete. După ce și-a venit în fire, a alergat spre groapă. Pe marginea ei a văzut doar basmaua gri plină de sînge...

Mult timp după aceea, cînd va conduce avionul spre Leningrad, el va avea în minte imaginea fetei cu basma gri și cu ochi triști, foarte triști...

După mai puțin de o săptămînă, echipajul lui Afonin s-a întors la bază împreună cu un grup de tehnicieni de aviație, condus de inginerul Mațunov. Avionul fusese reparat destul de repede, dacă ținem seama de condițiile de atunci... Curînd au văzut sub ei clădirile aeroportului, cunoscute și dragi, precum acoperișul casei natale. Spre locul de aterizare se îndreptau o mulțime de oameni. Pe măsură ce avionul cobora, aceștia accelerau pasul...

Întîlnirea cu regimentul a fost veselă. Oamenii îi băteau pe umeri, îi îmbrățișau, îi pipăiau, ca și cînd vroiau să se convingă că sînt ei și nu alții. „Mergeți, frățiloi, la masă și apoi la culcare".

Pe toți îi preocupa soarta navigatorului Rîbaev care rămăsese la Leningrad. Îi vor salva oare piciorul rănit ? În acest timp, tehnicienii examinau cu mare atenție aparatul, verificau dacă au fost corect reparate găurile făcute de gloanțe, cereau amănunte despre zbor.

După ce au ascultat relatările lui Afonin și ale tovarășilor lui despre situația din oraș, aviatorii au efectuat un control amănunțit al interiorului aparatelor lor. Instalațiile de acroșare a bombelor, casetele interioare și scările fuseseră scoase chiar în ziua sosirii lor la bază. Acum au eliminat absolut toate obiectele de care se puteau dispensa. Sarcina utilă a navei a crescut cu 200—300 de kilograme.

Așa munceau echipajele regimentului 7. Și aveau impresia că V. I. Labudev, comandantul lor, nici nu putea vorbi despre altceva decît despre decolarea avioanelor cu noaptea în cap și despre întoarcerea lor pe lumină. Nu aveau voie să întîrzie la Leningrad. De avioanele ce întîr-

ziau acolo pe aerodrom „aveau grijă" bombardierele inamice. De asemenea, le era interzis să sosească la bază după apusul soarelui — noaptea, pe aerodromurile de campanie înceta orice activitate de zbor.

Oboseala provocată de numeroasele suprasolicitări, riscul cotidian, grija permanentă de a evita întîlnirea cu inamicul le-au fost răsplătite din plin : Leningradul a rezistat, Leningradul a supraviețuit ! Ce a fost mai greu a trecut ! Se deschisese drumul pe gheață, era folosit tot mai mult.

La începutul lui aprilie 1942, Cartierul General a considerat că podul aerian se poate dispensa de bombardierele TB-3. Unitatea s-a întors la treburile ei firești. O așteptau luptele de la Rjev, Viazma, Staraia Russa, epopeea Stalingradului, bătălia de la Kursk.

Care a fost contribuția concretă a aviatorilor regimentului 7 la activitatea podului aerian ? Informațiile sînt sărace. Ne-a venit în ajutor ofițerul de spate V. M. Ponomarev, fost navigator în acest regiment, care studiază de cîțiva ani drumul de luptă al acestei unități, cercetînd multe materiale de arhivă.

Graficul încărcăturilor aduse la Leningrad de regimentul 7 de bombardiere grele, de cele cinci echipaje ale regimentului 14 aflate în subordinea lui, precum și de cele 12 echipaje ale escadrilei a 39-a, independente indică următoarele date, și ele (după afirmațiile lui Ponomarev) departe de a fi complete : de la 12 noiembrie 1941 pînă în martie 1942 au fost transportate la Leningrad de bombardierele grele 992 de tone. (în principal alimente) ; la Leningrad au fost încărcate 863 de tone. În afară de aceasta, pe Pămîntul cel Mare au fost evacuate 597 de persoane. Și toate acestea în condițiile în care TB-3 nu puteau efectua decît o cursă pe zi, iar din cauza condițiilor meteorologice extrem de nefavorabile la Leningrad zburau în medie zilnic cel mult 10 echipaje.

* * *

Care este bilanțul general al activității desfășurate de Grupul de aviație-Moscova, de Grupul de aviație nordic, de regimentul 7 de aviație și de celelalte unități care au acționat temporar pe traseele podului aerian cu nave de transport ?

După date incomplete, numai din septembrie pînă în decembrie 1941 (perioada celei mai intense activităţi a podului aerian) au fost transportate la Leningrad pe calea aerului peste 5 000 tone de alimente şi alte încărcături. În aceeaşi perioadă, au fost evacuaţi peste 50 000 de locuitori ai oraşului, inclusiv circa 30 000 de muncitori cu înaltă calificare şi specialişti de la uzinele leningrădene, peste 9 000 de militari grav răniţi ; au fost transportate peste 1 000 de piese de artilerie şi aruncătoare de mine, 138 tone de poştă... Şi, în afară de toate acestea, cîteva divizii de infanterie, transferate de la Leningrad la Volhov şi Tihvin.

Şi încă un fapt deosebit de important : avînd în vedere că avioanele transportau, în principal, alimente cu putere calorică ridicată şi că acestea au fost aduse în Leningradul asediat într-o perioadă cînd podul aerian era singurul firicel ce lega oraşul de pe Neva cu Pămîntul cel Mare, valoarea acestei activităţi este şi mai mare.

*
* *

Dimineaţa ultimei zile a anului 1941. Ceaţa uşoară ce acoperea orizontul se destrăma treptat. În poiida orei foarte matinale, pe aerodromul din Hvoinaia este multă lume : întreaga aşezare a venit să-şi ia rămas bun de la aviatori. În ajun se prîmise ordinul ca escadrilele Grupului de aviaţie-Moscova să părăsească aerodromul de la Hvoinaia şi să se întoarcă la baza lor de la Moscova.

În cele trei luni locuitorii aşezării se obişnuiseră cu zgomotul permanent al avioanelor, se împrieteniseră cu aviatorii. Şi aceştia din urmă se obişnuiseră cu Hvoinaia. Trei luni de front nu este o perioadă scurtă pentru un pilot. Şi, părăsind aceste locuri, fiecare lăsa aici prieteni buni.

Ultimul avion a dispărut în ceaţa geroasă...

În aceeaşi zi, escadrilele Grupului de aviaţie-Moscova au aterizat pe Vnukovo. Aviatorii păşeau pe pămîntul moscovit cu sentimentul datoriei împlinite. Acum îi aşteptau alte trasee, alte zboruri.

Pe lîngă aparatele ce aterizaseră de cîteva minute au şi început să se agite tehnicienii şi mecanicii. Pregăteau avioanele pentru decolare ; ordinul putea veni în orice clipă.

„Marea adunare" la baza lor constituia pentru avia-

tori un eveniment. Dar acea adunare din decembrie avea specificul ei. Aviatorii lucraseră bine pe traseele podului aerian. Tihvinul fusese eliberat ; drumul pe gheaţă era tot mai animat. Leningradului îi era mai uşor. Ţara trăia un eveniment excepţional — lîngă Moscova trupele fasciste fuseseră nimicite. La succesul acestei operaţii contribuise din plin şi aviaţia.

...În seara de 31 decembrie aviatorii s-au strîns la cina revelionului. Erau prezenţi K. Buharov, V. Puşcinski, S. Şarîkin, A. Semenkov, D. Kuznețov, G. Benkunski, S. Frolovski, A. Kalina şi mulţi alţii.

Aviatorii şi-au amintit de zborurile în spatele inamicului, în punctele fierbinţi ale luptelor, de cursele peste Ladoga. Îi pomeneau pe colegii de luptă care nu-şi vor mai ridica niciodată în aer aparatele.

Nu erau prea veseli. Dar sărbătoarea e sărbătoare. De aceea glumeau, cîntau cîntecele îndrăgite. Se gîndeau la viaţa de după război. Dar fiecare ştia că-l aşteaptă noi misiuni, noi lupte. Unii dintre ei se vor întoarce cu escadrilele lor pentru scurte perioade pe traseele podului aerian al Leningradului asediat, care va funcţiona pînă la lichidarea completă a blocadei. Vor apărea acolo între sezoane, primăvara şi toamna, în 1942 şi 1943. Dar cursele lor vor avea caracteristici noi — avioanele vor transporta foarte frecvent legume şi fructe, vor fi curse „verzi", cum le vor numi piloţii. În primăvara lui '42, aviatorii Grupului-Moscova vor aduce grădinarilor leningrădeni răsaduri şi seminţe de legume, ceea ce-i va îndemna pe primii să folosească în glumă termenul de „Operaţia ridichea".

Cînd soarele de mai va încălzi pămîntul mult încercat al oraşului asediat, vor înverzi parcurile, grădinile, scuarurile, curţile şi terenurile virane. Vor apărea în oraş verdeţurile şi legumele proaspete — un adaos excelent la săraca raţie de blocadă.

Fiecare pilot va avea de îndeplinit diverse misiuni. Aleksei Ivanovici Semenkov va efectua, însă, o cursă istorică : din ordinul Comandamentului Suprem, în ziua Victoriei, la 9 mai 1945, el va aduce la Moscova de la Berlin actul de capitulare necondiţionată a Germaniei fasciste.

Dar toate acestea vor fi în viitor. Atunci, după revelion, în prima zi a lui 1942 escadrilele Grupului de aviaţie-Moscova au plecat să îndeplinească noi misiuni de luptă.

Şi dacă vrem să fim foarte corecţi, trebuie să spunem că prima misiune de luptă din noul an a sosit cînd acele ceasornicului indicau primele minute ale lui 1942. Ordinul a fost primit în timpul mesei de revelion de către locţiitorul comandantului escadrilei a treia, A. I. Semenkov.

Marele Cartier General le ordona să zboare în teritoriul ocupat de fascişti şi să împrăştie manifeste în care se anunţa zdrobirea inamicului lîngă Moscova. În acea noapte, de pe aerodromul Vnukovo s-a ridicat un PS-84 şi s-a îndreptat spre vest. Nava era condusă de Semenkov şi de pilotul secund Iarovoi. Din echipaj mai făceau parte : mecanicul de bord — comisarul escadrilei, Bulkin, radiotelegrafistul Gusarov şi trăgătorul Zelenkov. Nici nu se făcuse ziuă cînd comandantul a raportat prin radio : „Ordinul a fost executat".

Se derulau primele ore ale anului 1942.

...Oamenii salvaţi de aviatori în anii blocadei trăiesc, muncesc, îşi cresc copiii şi nepoţii. Din zi în zi, tot mai frumos e oraşul de pe Neva, care şi-a lecuit de mult rănile, a refăcut tot ceea ce a distrus războiul. Pe locurile unde cîndva au fost aerodromurile de campanie se întind acum ogoarele mănoase ale colhoznicilor, foşnesc păduri tinere.

Şi cînd azi, în zi de pace, încerci să-ţi imaginezi podul aerian al Leningradului asediat, el îţi apare nesfîrşit de lung, grandios. Aşa a fost acvea : un pod aerian peste lacul Ladoga, care lega trainic oraşul supus blocadei cu ţara şi care a deschis calea spre victoria Leningradului asupra duşmanului.

CUPRINS

COMANDANȚII CARAVANELOR ZBURĂTOARE 5
Ordinul pentru modificarea itinerarului 5
Prima „rîndunică" 13
O sută de minute de risc 22

„CER ACOPERIRE" 39
Caravane însoțite de ași 39
Au rămas întotdeauna de douăzeci de ani 47

DIVIZII DEASUPRA LACULUI 60
Pe aerodromul Komendantski 60
Ultimul aliniament 63
Salt peste Ladoga 69

O MISIUNE SPECIALĂ 78
„Sezon mort" 78
Comisia Comitetului regional în acțiune 82
O holtă la Efimovski 90
Caietul cu coperți de mușama 95

CONVOAIELE PORNESC ÎN NOAPTE 106
Împuternicitul Consiliului militar 106
A fost ales Moșenskoe 112
Adunările sătești 119
Nu e nevoie de chitanțe, tovarăși 127

CELE MAI GRELE ZILE 136
Zborurile de la Novaia Ladaga 136
Dincolo de limitele posibilului 151
Regimentul de bombardament își schimbă profilul 164